



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 160

Bogotá, D. C., jueves, 28 de marzo de 2019

EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 008 DE 2018

(septiembre 13)

Cuatrenio Constitucional 2018-2022

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2018 al 20 de
junio de 2019

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

A las diez y cinco (10:05 a. m.), la Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, la honorable Representante *Mónica María Raigoza Morales*, da apertura a la sesión de la siguiente manera:

Buenos días para todos. Damos la bienvenida al recinto de la Comisión Sexta, saludar a los funcionarios del Gobierno, a las barras, los invitados. Proceda señora Secretaria a llamar a lista.

Secretaria:

Buenos días, honorables Representantes.

Llamado a lista y verificación del quórum

Gómez Betancourt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Se hicieron presente en el recinto los honorables Representantes:

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Leal Pérez Wilmer

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Con excusa:

Angulo Viveros Milton Hugo

Rojano Palacio Karina Estefanía

Presidenta, se encuentran presentes en el recinto once (11) honorables Representantes, en consecuencia hay quórum decisorio.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sírvase dar lectura al Orden del Día, para la presente sesión.

Secretaria:

“RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2018 -
2022

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2018 al 20 de
junio de 2019

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al
16 de diciembre de 2018)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 12 de septiembre de 2018

Hora: 8:00 a. m.

I**Llamado a lista y verificación del quórum****II****Citación a Servidores Públicos**

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de:

PROPOSICIÓN NÚMERO 001 DE 2018

(Bogotá, D. C., julio 31)

Presentada por: honorables Representantes *Alfredo Ape Cuelllo Baute, Martha Patricia Villalba Hodwalker, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Emeterio José Montes de Castro y Karina Estefanía Rojano Palacio.*

INTERVENCIÓN Y LIQUIDACIÓN DE ELECTRICARIBE S.A. E.S.P.

Cítese a la señora Ministra de Minas y Energía, *María Fernanda Suárez*, a la Superintendente de Servicios Públicos Domiciliarios (E) *María Paula Jaramillo Restrepo*; al Agente Interventor de Electricaribe S.A. E.S.P., *Javier Lastra Fuscaldo* y al Gerente (E) de Electricaribe S.A. E.S.P., *Benjamín Payares*, para que en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva, se sirvan presentar un informe sobre el estado de la intervención de la empresa, particularmente sobre los siguientes aspectos:

1. Explicar en detalle el estado actual de la intervención, la situación financiera y las actividades emprendidas por el Agente para corregir las fallas que dieron lugar a la intervención de Electricaribe.

2. Indicar los términos o condiciones para la licitación del nuevo operador.

3. Allegar un informe preciso sobre los recursos de los subsidios de los usuarios de la Costa que fueron desviados según informe de la Contraloría.

4. Presentar informe sobre la ejecución del Plan Caribe 5.

5. Detallar el estado de la deuda de los usuarios de la Costa a Electricaribe, indicando en cabeza de quién queda la deuda.

6. Explique alcances de la demanda presentada en días pasados por Unión Fenosa.

PROPOSICIÓN ADITIVA A LA 001 DE 2018

(Bogotá, D. C., agosto 15)

Presentada por la honorable Representante *Martha Patricia Villalba Hodwalker*

Conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, y en los términos que allí se establece, solicito adicionar a la Proposición número 001 de 2018, lo siguiente; cítese a la señora *María Fernanda Suárez Londoño*, Ministra de Minas y Energía, a la señora *María Paula Jaramillo Restrepo*, Superintendente (E) de Servicios Públicos Domiciliarios, al señor *Javier Lastra Fuscaldo*, Agente Interventor de Electricaribe S.A. E.S.P. y al Director Ejecutivo, señor *Christian Jaramillo Herrera*, de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) para que en sesión, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva, se sirvan presentar un informe sobre el estado actual de la situación de Electricaribe S.A., particularmente sobre los siguientes aspectos:

MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA

1. Sírvase informar sobre el estado actual de la intervención, de la situación financiera de **Electricaribe** y de todos los resultados obtenidos en dicho proceso.

2. Sírvase informar sobre cuál será el plan de acción del nuevo Gobierno nacional frente a la crisis de **Electricaribe**. Particularmente sobre las inversiones que requiere la prestación del servicio de energía en la Costa, y sobre las medidas gubernamentales que aseguren la entrada de un nuevo operador con capacidad financiera y experiencia técnica que brinde eficazmente este servicio público a la Región Caribe.

SUPERINTENDENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

1. Detalle ¿Cómo va el proceso de búsqueda de un Inversionista-Operador para el Sistema de Distribución y Comercialización en los siete departamentos de la Región Caribe?

COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS (CREG)

1. Sírvase informar ¿Cuánto paga un usuario del servicio de energía de los diferentes estratos en las distintas regiones del país? ¿Cuánto es el valor de la factura en el sector de la industria?

2. Sírvase informar sobre si existirá un nuevo marco tarifario respecto al servicio eléctrico en la Región Caribe, y qué otras medidas contempla esta entidad para mejorar los niveles de calidad del servicio que esta región merece.

AGENTE INTERVENTOR DE ELECTRICARIBE S.A. E.S.P.

1. Sírvase informar sobre el estado actual de la intervención y sobre cuánto es el plazo estimado para que el servicio de distribución de energía eléctrica en la Costa Caribe alcance óptimos niveles de calidad.

CUESTIONARIO ADITIVO PROPOSICIÓN NÚMERO 001

Presentado por el honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*

1. Reportar el costo por hora del kilovatio que ha cobrado Electricaribe, del año 2010 a 2018.

2. Informar detalladamente sobre el recaudo de Electricaribe en el mercado regulado y no regulado durante los últimos cinco años.

3. ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura eléctrica urbana y rural de los siete departamentos de la Costa Caribe?

4. ¿A cuánto ascienden las inversiones que deben realizarse para mejorar la calidad del servicio en los siete departamentos?

5. ¿Cuánto tiempo tomaría el proceso de mejoramiento de la infraestructura eléctrica en la Costa Caribe?

6. Detallar las acciones emprendidas durante el tiempo de la intervención para garantizar la prestación del servicio.

7. Sírvase explicar de manera clara y entendible el nuevo marco tarifario introducido por la Resolución CREG 015 de enero de 2018. ¿Cuál va a ser el impacto real en las tarifas de los estratos 1, 2 y 3?

8. Después de 18 meses de intervención, ¿cuáles han sido las razones por las cuales no se ha escogido el nuevo operador? ¿En qué estado se encuentra este proceso? Sírvase remitir el cronograma inicial y sus distintas variaciones.

9. Sírvase remitir de manera detallada el plan de inversión y el plan de recuperación de pérdidas de Electricaribe para 2018-2019.

10. De acuerdo al informe final del estudio realizado por la Financiera de Desarrollo Nacional. ¿Qué decisión se ha tomado hasta la fecha?

III

Lo que propongan los honorables Representantes

Presidente,

Mónica María Raigoza Morales.

El Vicepresidente,

Aquileo Medina Arteaga

La Secretaria,

Diana Marcela Morales Rojas".

Secretaria:

Ha sido leído el Orden del Día, señora Presidenta

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración el Orden del Día leído, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado ¿aprueban los honorables Representantes el Orden del Día, tal cual fue leído?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Segundo punto

Secretaria:

Segundo punto del Orden del Día. Aprobación del acta 003 del 28 de Agosto de 2018. Presidenta,

le informo que el acta ha sido previamente enviada con antelación a los correo de los honorables Representantes.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración el acta número 003 del 2018, fue enviada, ¿aprueba la Comisión el acta tal cual fue suscrita?

Secretaria:

Ha sido aprobada, señora Presidenta

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Siguiente punto

Secretaria:

Tercer punto. Citación a servidores públicos

Secretaria:

Presidenta, le informo que se hacen presentes en el recinto la honorable Representante Martha Villalba y el honorable Representante Oswaldo Arcos, y reposa en Secretaría una excusa del honorable Representante Milton Angulo.

Presidenta, en el recinto se encuentran ya la Ministra de Transporte, la Doctora Ángela María Orozco Gómez; el Director de Invías, Juan Esteban Gil Chavarría; el Vicepresidente de la ANI, y la Superintendente de Puertos y Transporte. Y reposa en la Secretaría las excusas del Ministro de Hacienda y Crédito Público, quien delega a Juan Francisco Arboleda, Subdirector de Competitividad y Desarrollo Sostenible de la Dirección de Presupuesto, y reposa también en la Secretaría, la excusa de la Directora del Departamento Nacional de Planeación, Gloria Amparo Alonso Másmela, y delega al Doctor Rafael Puyana Martínez, Subdirector General Sectorial del Departamento Nacional de Planeación, quien ya se encuentra en el recinto Presidenta. Adicionalmente, nos acompaña Hilda Gómez, la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de parte de la Contraloría General de la República, delega a la Directora de Estudios Sectoriales, Martha Sosa.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Bueno, presentar un cordial saludo, y darle la bienvenida, señora Ministra, esta es su casa, al equipo de trabajo que la acompaña, a todos los delegados por parte de las diferentes entidades, saludar de manera especial a los Representantes nuestros colegas, hoy es un día importante, y lo conversábamos Ministra ahora con alguno de los Representantes, que no es normal que se sesione los jueves, pero el tema lo amerita y sobre todo porque los citantes fueron muy claros. Le damos la bienvenida a todos y cada uno de ustedes, Ministra, desearle muchos éxitos en este cuatrienio, las metas y los retos que tienen para sacar adelante el Plan de Desarrollo que está en construcción, y sobre todo muchas de las necesidades que tiene hoy nuestro país Colombia, en materia de infraestructura y de transporte. Entonces, bueno, bienvenidos a todos y organicemos el debate señores Representantes

de la siguiente manera. Como todos recibieron los informes tal cual fueron solicitados, sé que todos son muy juiciosos, los estudiaron, analizaron e hicieron el trabajo pertinente, vamos señora Ministra a iniciar la plenaria (sesión) con usted, para que haga la presentación; si los Representantes tienen preguntas puntuales del informe como tal, y también señores Representantes, que la Ministra tenga la oportunidad de presentar su equipo de trabajo, dado, que algunos de ellos se deben de retirar para atender el debate en Comisión Primera.

Que por lo menos, tengamos la oportunidad los Representantes, de conocer el equipo de trabajo de Gobierno en este cuatrienio, por parte del Ministerio de Transporte y de muchas de las entidades. Señora Ministra, tiene el uso de la palabra, se ha estipulado un tiempo más o menos de treinta minutos, si necesita más lo solicita y esperamos todos sean bienvenidos y podamos llevar a feliz término este debate.

**Ministerio de Transporte - Ministra -
Doctora Ángela María Orozco Gómez:**

Muchas gracias señora Presidente, Vicepresidente, Secretaria, honorables Representantes, primero quiero agradecer la invitación a compartir con ustedes un poco el balance de lo que recibimos y el plan de acción a futuro de para donde vamos, nosotros entendemos que ustedes son nuestra Comisión, creo que para todo lo que vamos hacer, el apoyo y, el trabajo mancomunado con ustedes, es indispensable y por eso quise venir acompañada de las cabezas o los segundos de las entidades adscritas al Ministerio, hay dos que no pueden estar aquí porque estamos simultáneamente citados en Comisión Primera. Nos acompañan hoy el Doctor Carlos García, Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI; el Doctor Juan Esteban Gil, Director Nacional de Inviás, y actualmente está encargado de la Superintendencia de Puertos y Transportes, mientras se posesiona la Superintendente designada que es la Doctora Carmen Ligia Valderrama, que también nos acompaña, pero que está en trámite de posesión; también se encuentra con nosotros el Director de la ANI, Doctor Luis Klein y el Viceministro de Infraestructura Doctor Manuel Felipe Gutiérrez, están en la citación de la Comisión Primera que es simultánea a esta. Simplemente quería que nos acompañaran, los vieran, probablemente alguno de ellos va a tener que ir a Comisión Primera y volver; quería que tuvieran el contacto con ellos. También nos va a acompañar la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que sé, que en algunas regiones es un tema prioritario, en cualquier momento entra para que la conozcan, la Doctora Hilda Gómez Vélez.

Bueno, yo voy hacer como un pequeño balance estratégico de lo que recibimos, para entrar a hablar en un pequeño resumen de la presentación del plan de acción de corto y mediano plazo; algunos me han oído, este es un Ministerio,

que es el Ministerio de la Infraestructura y del Transporte, desafortunadamente se había venido viendo mucho, solamente como el Ministerio de la Infraestructura, yo tengo que decir que la infraestructura es fundamental, pero es el presupuesto de lo que pasa por encima de ella que es el transporte y la conectividad, ambas cosas son igualmente importantes porque de nada nos sirve la infraestructura, si la parte que pasa por encima de ellas, que son los distintos modos de transporte y la complementación de los mismos no son eficientes. Yo encontré un Ministerio con una fortaleza institucional en el área de infraestructura, esa fortaleza tiene que ver con unas agencias muy fuertes, unos problemas ¡claro! Ahora los voy a resumir, pero me parece, que con una institucionalidad lo suficientemente fuerte para enfrentar estos problemas; por el contrario en el área de transporte encontré un Ministerio, que institucionalmente no ha sido atacado, en el sentido de que tiene una institucionalidad débil, no tiene agencias fuertes, tiene una Superintendencia de Puertos y Transporte débil, de hecho aquí en el Congreso, se ha debatido varias veces, un régimen sancionatorio, pero tiene una Superintendencia, que tiene que ser realmente con una visión de volverla tan importante, como pueden ser otras superintendencias, que la gente se ha apropiado en este país, como la Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia Financiera. Luego, eso involucra unos retos simultáneos de gestión y solucionar los problemas que encontraron en infraestructura. Pero en términos de transporte, en los temas que además de gestión requiere de una revisión institucional importante. Ahora, cuando uno piensa en los retos en infraestructura, lo que se encuentra es atacar a los dos grandes corredores viales que son Bogotá - Buenaventura, Bogotá -Santa Marta, por decir la conectividad. En el tema Bogotá-Buenaventura, encontramos en la parte Bogotá - Girardot una concesión que no ha logrado el cierre financiero y una investigación abierta de la Superintendencia de Industria y Comercio, que puede tener unas consecuencias de nulidad eventualmente para el contrato. Ese es un reto en sí mismo, nosotros no podemos sino ser partícipes y respetar lo que las autoridades tengan, pero hay que entender que ese es un reto que hay.

Con respecto al tema Cajamarca - Armenia, está el proyecto del Túnel de la Línea, que requiere de recursos adicionales y presenta unos nuevos retrasos. Cuando yo recibí este Ministerio, en el empalme el estimado de recursos adicionales que no estaban, que se requerían, eran de doscientos cincuenta mil millones de pesos (\$250.000.000.000) a hoy, la información que tiene mi nuevo equipo de trabajo, debido a unos estudios de todas las estructuras que hay y de la necesidad de reforzar una de las estructuras, estima aproximadamente los recursos que se necesitan adicionales en seiscientos mil millones (\$600.000.000.000), es decir un poco más del doble de lo que estaba en la comisión de empalme.

El tema la parte o el tramo de Buga - Buenaventura, todo un tema de una nueva concesión, es decir todo el reto del nuevo proyecto de concesión de la maya vial del Valle, que involucra el corredor Buga-Buenaventura, porque hay la estructuración de una nueva concesión esos son los retos de ese corredor. Si uno mira Bogotá - Santa Marta, encuentra y ustedes tienen la información detallada, una Ruta del Sol I que está desfinanciada, que nunca obtuvo cierre financiero con un avance muy precario; una Ruta del Sol II, que tiene un avance inferior al 50% y tiene una reclamación judicial, tiene unos tramos que el Invías ha intervenido y adjudicó unos tramos recientemente durante este año. Había venido en cabeza del Doctor Carlos García, que era el anterior Director de Invías, unas licitaciones, que finalmente se adjudicaron, pero enfrenté el reto de tener que enfrentar una nueva concesión en el momento que tengamos el espacio que coja todo el corredor. Ese realmente es el reto y en este momento estamos en un trámite de reclamación judicial; y una Ruta del Sol III, con un avance del 31% después de 8 años y que no obtuvo el cierre financiero, esos son los retos de ese gran corredor. En el ejercicio de revisión puntual, la ANI, para los proyectos que se encuentran estructurados y andando, para el año 2019, requiere de unos recursos que no están de 1.9 billones de pesos, de las 30 concesiones 4G, solo 13 tienen cierres financieros, hay 17 que no tienen cierre financiero. El Invías tiene unas necesidades de inversión por obra pública que supera el techo fiscal, los proyectos de vías para la equidad, la variante San Francisco - Mocoa, el cruce de la Cordillera Central, y el Puente Pumarejo, todos tienen como les mencioné ahora, recursos que no existen, que tenemos que conseguir, y que si se sumaran solamente esos hablaríamos de algo más de 1.2 billones de pesos, más un presupuesto cero para vías terciarias, más un tema de poco recursos para mantenimiento de la red vial nacional que se encuentra a cargo del Invías. Estos son todos los retos en términos de financiación por parte del Invías, que como les dije encontramos unas necesidades que superan ampliamente el techo fiscal.

En el tema de los aeropuertos, se encontró una falta de calidad en la estructuración de grandes proyectos, de hecho el Doctor Juan Carlos Salazar que llegó en febrero y fue ratificado en la Dirección de Aerocivil, le ha puesto la cara a muchas regiones; porque le ha tocado enfrentar unos contratistas caducos, incumplidos, le ha tocado adjudicar a nuevos contratistas, y digamos que si bien el reporte detallado está, el gran reto en ese sector era reestructurar y tener claridad en una excelente calidad, en la estructuración de completar esos proyectos que estaban andando y que algunos se paralizaron por problemas con los contratistas, como tener unos estudios de muy buena calidad, para temas como el aeropuerto del

Café, el Dorado 2, la segunda pista de Rionegro y la segunda pista del Bonilla Aragón.

Se encontró en la ANI, 31 Tribunales de Arbitramento, que exceden en pretensiones los varios billones de pesos; en INVIAS el Tribunal del Túnel de la Línea, y en Cormagdalena, las demandas de la liquidación de Navelena, la demanda original solamente de la APP es de más de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) mientras que además el Epecista también presentó una demanda ¿Por qué digo eso? porque si se tienen 30 concesiones 4G y tiene 31 Tribunales de Arbitramento tiene que pensar que algo hay, hay un problema en lo que recibimos, probablemente hay temas de estructuración, hay temas de parálisis en las entidades, porque todo el tema de ODEBRECHT permeó todo el sector y hubo temor en los funcionarios. Yo creo que es la suma de varios factores, pero lo que es claro, es que un sistema que tiene de 30 proyectos, 31 Tribunales de Arbitramento tiene que tener un problema.

Lo que nosotros estamos haciendo, es montando un cuarto de reactivación económica, como me sugirieron ayer que lo llamara; pero es un programa de choque con unas mesas de trabajo, con diagnósticos de cada concesión de los problemas que tiene, y, de posibles soluciones, a lo que se le ve involucrado también, una vez tengamos este diagnóstico, que ya es la otra semana, la participación de la Procuraduría de un grupo de asesores y luego la Secretaría Jurídica de Presidencia. Porque tenemos que gestionar esos problemas, yo creo que el peor escenario sería que fracasaran estos proyectos; porque además si fracasan, perdemos los financiadores, realmente los únicos que están financiando en este momento esos grandes proyectos, son los Fondos de Capital, la mayoría del exterior y los bancos. Si ellos se van, nos quedamos sin cómo financiar estos proyectos y ustedes lo saben muy bien, y fue gracias a la estructuración de estos, no importa los problemas que hayamos tenido, que el Estado, se pudo meter en estas grandes obras, que de otra forma no hubieran tenido los recursos la Nación y es como otros países del mundo, nosotros no hicimos sino copiarnos la manera cómo otros países del mundo, entendiendo que estos son proyectos de muy largo plazo, y que las vigencias futuras son compromisos de muy largo plazo de la Nación y, que alguien tiene que financiar el corto y mediano plazo. Fue la única manera de acometer estos grandes proyectos. Yo creo, que ese es como uno de los grandes retos, la gestión de estos tribunales y la gestión de estos problemas, con lo que jurídicamente sea posible y por eso la participación de la Procuraduría es fundamental en este proceso.

Ahora, tenemos claramente que buscar nuevas fuentes de financiamiento para la ejecución de obras, tenemos que tomar decisiones administrativas etc., creo que hay unos grandes retos ahora. En el sector de transporte, hay problemas que encontramos

como les dije, en la parte de la institucional hay una debilidad importante. Tenemos problemas presupuestales en la ejecución del programa de desintegración vehicular, este es un enorme reto, nos enfrentamos a un compromiso de la OCDE, pero nos enfrentamos a una realidad y es que en el Ministerio, no ha habido una solución integrada a este tema, que involucre los distintos actores de la cadena; no existe un estudio que diga, si hay de verdad sobreoferta o no hay sobreoferta, obviamente cada parte involucrada en el problema tiene su visión, pero no encontramos un estudio hecho por un tercero que nos genere confiabilidad a todos, que sea como un fiel de la balanza, y que nos permita tener una conversación sobre el tema, que diga efectivamente hay una sobreoferta X o Y, eso no existe, y ese es uno de nuestros grandes retos.

Tenemos un proceso de arbitraje, para la etapa una condena del RUN y el reto de una concesión que vence en mayo del año que viene, que mi preferencia es tener una nueva licitación; pero encontré un Ministerio, que no ha empezado el proceso de devolución y definición completa para hacer una nueva licitación. Creo que ese es otro gran reto del sector, porque el nuevo RUN tiene que incorporar muchos más tramites en línea y mucho más amigable al usuario. Creo que lo que pasó es normal, es un proceso nuevo, ayudó muchísimo, pero el nuevo RUN, ya se tiene un diagnóstico que tiene que involucrar muchos más trámites, y tienen que ser mucho más amigable al usuario y mi preferencia es una nueva licitación. La realidad es que no encontré los pliegos de condiciones, se encontraron unos asesores y una información muy valiosa, pero no todavía unos pliegos que en principio siento que deberían estar, porque estamos ad portas en mayo es el momento del vencimiento del contrato original y ese es uno de nuestros grandes retos. Encontré una problemática muy clara en la situación financiera de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y los Sistemas de Transporte Estratégico; unas cifras preocupantes de mortalidad vial, y una informalidad muy alta en el sector de transporte de pasajeros, que van a exigir claramente unas medidas de choque, como un plan nacional contra la ilegalidad en el sector transporte y unas medidas de choque en términos de seguridad vial, porque la accidentalidad vial es uno de nuestros grandes problemas, ¿qué estamos haciendo? En el corto plazo, como el plan de choque de corto plazo y en el mediano plazo. Primero, hemos creado un comité de proyectos especiales, que va a dirigir la Vicepresidenta de la República la Doctora Martha Lucía Ramírez, donde se centralizan en un solo espacio, bajo su coordinación, todas las entidades que participan en los proyectos de infraestructura, ¿y por qué digo esto? porque estas son entidades que trascienden el sector de transporte, aquí estamos hablando del Ministerio de Ambiente con la ANLA y las Corporaciones Regionales, estamos hablando del Ministerio de Defensa en

temas de seguridad, estamos hablando también del Ministerio de Agricultura con la Agencia Nacional de Tierras, el Ministerio de Cultura con el ICAN y todo el tema de Antropología, el Ministerio de Hacienda con el IGAC, y la Dirección Nacional de Planeación también. Es decir, aquí la gestión de estos proyectos involucra temas desde licencias ambientales, consultas previas, temas de gestión predial, temas de gestión comunitaria, involucra una cantidad de temas que trascienden el sector de infraestructura y creemos que se necesita. Estamos creando y ese liderazgo lo va a tener la Vicepresidenta de la República, los va a citar a todos los Ministros o Viceministros a Vicepresidencia quincenalmente; para más o menos tomarnos la tarea de cómo vamos avanzando en la gestión de todos los temas que involucran estos grandes proyectos. Debido a la situación fiscal tan compleja, claramente se requiere la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento para la ejecución de obras. ¿alternativas que estamos mirando?, todo esto va a necesitar del apoyo de ustedes, tanto a través del Plan Nacional de Desarrollo, como a través del Plan de Reactivación Económica; pero algunos temas: la puesta en marcha del sistema de cobro de valorización por la ejecución de obras de infraestructura, ese es un tema, falta reglamentarla, estamos en ese tema de definir una reglamentación; por ejemplo: ampliar el plan de obras por impuestos u obras por regalías; por ejemplo: identificar fuentes para las regiones para la operación de los Sistemas de Transporte Masivo. Necesariamente las fuentes para financiar la operación tienen que ser regionales de los alcaldes; temas como poder tener un impuesto de rodamiento que favorezca a los vehículos más nuevos, y que se puedan poner cargas más altas a los más antiguos, de manera que vamos pasando la transición energética y ambiental teniendo en cuenta esas consideraciones para nuestro vehículo automotor, el tema ambiental, el tema de la salud, pero también dando alternativas de esos recursos, para que las alcaldías tengan unas fuentes, para que de alguna forma subsidiar la operación de los Sistemas de Transporte Masivo. En el mundo son las autoridades regionales, los sistemas de transporte masivo y estratégico son subsidiados entre un 20 y un 30%, esa es la realidad y de alguna forma nosotros no estamos conscientes de esa realidad. Parte del problema de la estructuración de los sistemas, cuando en su momento se estructuraban, era pensar que podían ser auto sostenibles, y, lo que tenemos que ayudar creo, es dar esos mensajes en el Plan de Desarrollo y para eso vamos a requerir de su concurso, es que tenemos que apoyar a las regiones a encontrar esas fuentes alternas de recurso, porque la operación de los sistemas está en crisis en parte por eso, en parte por una gran ilegalidad, y en parte porque no hay una clara conciencia de que hay que tener un Fondo de Estabilización de Tarifa o algo, porque así es el mundo, y saben que los sistemas de transporte masivo es algo del ciudadano, es el

bienestar de la persona que sale por las mañanas a trabajar, a su casa. Cada región tiene un reto distinto en términos de cuál será la última milla; eso involucra mirar en temas de seguridad, temas como los motocarros, ese tema hay que tenerlo en cuenta y dependiendo de la región, entender las realidades regionales, lo que no puede ser, es una solución única sectorial, entendiendo que los retos de cada región son distintos para la última milla de estos sistemas.

Creo, que nuestro trabajo con el apoyo de ustedes, es buscar alternativas de financiación, para los alcaldes en el Plan Nacional de Desarrollo; y creo que darle todo el soporte, porque el peor escenario sería que toda esta inversión que hizo la Nación y que han hecho las regiones para el montaje de los sistemas, simplemente la quiebra de los concesionarios con eso perdemos todos, pierde el sistema, este no es un tema de unos grandes concesionarios, este es un tema del ciudadano, la infraestructura y el transporte sirven para el bienestar del ciudadano, y tenemos que entenderlo, que este es un derecho del ciudadano a que tenga una mejor conectividad para llegar a su trabajo, y esa conectividad en algunos casos y en la mayoría de los países del mundo, la operación de los mismos, tiene una parte que es subsidiada y eso hay que asumirlo así y buscar las fuentes alternas de recursos.

Hemos montado ese cuarto de reactivación económica ya, nosotros llevamos tres semanas trabajando con todos los actores que participan, presentando los problemas que tienen las distintas concesiones ¿para qué? para hacer un diagnóstico transversal, porque hay unos problemas que son comunes, hay problemas de gestión ambiental, problemas de cierre financiero, problemas de plazos, de hecho hay problemas de sponsor, hay problemas donde hay un actor que tiene problemas en otras concesiones, que están en la cárcel, y hay actores que están dispuestos a comprar esa posición, para darle una solución al tema. Pero ningún actor va a comprarle la posición al que tiene un problema de corrupción, si al otro día lo van a multar por incumplimiento, nadie va a meter su plata para comprar la posición de un tercero, si simplemente está heredando una multa por incumplimiento inmediato. Eso va a implicar, un documento que es transversal para las 4G, que involucra los tipos de problemas y los tipos de soluciones, donde participará la Procuraduría y vamos hacer un diagnóstico de que se puede gestionar y, lo que sea gestionable, con gestión lo vamos hacer, ¿que involucre toma de decisiones en los contratos? las vamos a tomar. Lo que podamos hacer legalmente y por eso, la participación de la Procuraduría en este proceso es fundamental.

Estamos avanzando en poner en funcionamiento el ferrocarril, que va desde la Dorada hasta Santa Marta, y ese sería como la primera muestra de poner el multimodalismo en ejercicio. La ANI, ha venido restaurando de alguna manera varios de

esos trayectos, y hay una APP de iniciativa pública, que podría adjudicarse en 6 meses; esa es nuestra meta, lograr la adjudicación porque esa sería como la primera gran demostración, de la importancia del modo férreo para carga general; porque hoy en día funciona para Commodities, pero no para carga general. Tenemos que montar a los industriales en este tema, porque también esto depende, digamos que el modo férreo para la carga especial tiene una carga ya comprometida, por eso era muy fácil hacer de alguna manera las concesiones, porque está comprometida la carga; esto es carga general y nos toca montar a los industriales en este proceso. Vamos a poner en funcionamiento la Unidad de Planeación de Transporte y la Comisión de Regulación del Transporte, esa es parte de nuestra debilidad institucional; existen los recursos de funcionamiento, estaban los proyectos de decreto, estamos con Planeación, con la Función Pública y con la Presidencia para ponerlos en funcionamiento, no tenemos recursos para inversión, pero creemos que con Cooperación Internacional, podemos conseguir los recursos para los estudios. Pero, tener gente de alto nivel, calificada e independiente, haciendo la regulación de transporte, es parte de la solución a la debilidad institucional que enfrente hoy, como Ministra al recoger este sector.

Estamos pensando en una norma general, que hemos venido trabajando con Planeación, que en realidad fue una propuesta del Sector Camionero, pero que creo que es transversal, que va en aras a la política de formalización del Presidente Iván Duque y de su programa de Gobierno; que es buscar una manera de sanear las sanciones de la "UGPP" que son una queja generalizada, a cambio de que queden formalizados, me explico, yo puedo mirar ese ejercicio, estamos viendo cuál es la vía jurídica, si es la ley del presupuesto del Plan de Desarrollo, donde entiendo que hay unas multas millonarias que la gente nunca va a pagar, porque la gente dice, es el total de mi patrimonio, yo no voy a pagar eso, no tiene sentido que el Estado se desgaste persiguiendo por cobro coactivo, unas multas que no se van a pagar; si pudiera hacer un ejercicio de saneamiento a cambio, obvio, de que la gente quede formalizada y contribuyendo al Sistema General de Pensiones y al Sistema General de Salud. Creo que lo hemos venido hablando con el sector camionero, ellos son los primeros que están comprometidos en eso y por eso estamos identificando la mejor forma jurídica de hacer un saneamiento de esas multas, a cambio de que la gente quede formalizada y contribuyendo al sistema. Y, así avanzamos en el tema de formalización, avanzamos en ayudar en la desfinanciación de los dos sistemas y, también somos realistas, no nos desgastamos en lo que no toque, y contribuimos a formalizar este país que es parte del problema. Hemos creado un comité intersectorial para encontrar una solución definitiva al tema de la chatarrización, que involucra no solo transporte sino Medio Ambiente, Minas,

Salud y Hacienda. Yo creo que esto pasa, por una solución incluyente y una solución que tenga en cuenta unas condiciones para las renovaciones del parque automotor, pero que esas condiciones o esos incentivos para esas condiciones tengan en cuenta la transición energética del tema ambiental y del tema salud. Esto no puede ser solo un tema de transporte porque va mucho más allá.

Hemos montado un grupo de contingencia, para adjudicar mil rutas de transporte solicitadas, que estaban atascadas con pliegos tipos, porque necesitamos meterle transparencia a este proceso y eso es como lo de corto plazo. En el mediano plazo, estamos montando un plan de tecnología para que todos estos trámites que en términos de transporte administra el Ministerio, ojala sea en línea y transparentes; lo que no puede seguir pasando es que yo me siento y en las reuniones me dicen es que si pido la homologación, en tal ciudad se demora un día y en tal otra se demora 4 meses, eso no puede seguir pasando, y eso es por falta de tecnología y transparencia en los trámites. Y ese es nuestro reto de mediano plazo.

Estamos trabajando en la reglamentación del tema de las fотомultas, que yo la prefiero llamar y además por recomendación de la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cámaras salvavidas. Yo creo, que el tema no puede ser un tema fiscal, tiene que ser para lo que son, las cámaras son para prevenir, para multar quien pone en riesgo la seguridad de la gente; que va tanto los transeúntes como los que van en los carros, en los camiones, y el enfoque tiene que ser preventivo, y el enfoque más que fiscal tiene que ser un enfoque de salvar vidas. Por eso las queremos llamar la reglamentación de las cámaras salvavidas y no de las fотомultas. Estamos trabajando con los vendedores, los grandes ensambladores de motocicletas, de las 6.600 muertes anuales, que hay en accidentes automovilísticos, la mitad son motociclistas, aquí hay un tema grave de ilegalidad, pero también de inseguridad en el sector; ya hemos venido trabajando con los grandes ensambladores, para que de alguna manera no se puedan vender motos, si la gente no tiene las condiciones mínimas de seguridad, y la actitud para manejar una moto; esto no puede seguir siendo así. Pero ese es uno de los elementos, este es un tema integral, que pasa por regular la ilegalidad en el sector, pero sí tenemos que trabajar en la seguridad de los motociclistas. Porque creo que no hay en términos reales y en proporción al PIB de Colombia, es un porcentaje, un número muy alto de muertes al año de accidentes automovilísticos.

Estamos trabajando en la reglamentación, para promover medios de transporte amigables con el medio ambiente, que involucre carros eléctricos, bicirrutas, un plan de bicirrutas y, ya instalamos unas mesas de trabajo permanente nacionales. Estamos ad-ortas de instalar las regionales, con todo el sector transportador en sus distintas modalidades; hemos montado unas mesas de

trabajo permanentes para escuchar los grandes problemas, nosotros tenemos la visión de lo que encontramos, estamos escuchando a los distintos modos de transporte: pasajero, carretero, carga, etc., para identificar y tener una conversación permanente y periódica sobre los problemas, escuchar las propuestas, y sacar adelante regulaciones que tengan en cuenta el interés general, creo que como todo, muy probablemente no va a ser lo que cada sector quiere, eso es imposible, pero lo que sí tenemos es que tener una discusión incluyente, con un sector que ha venido siendo rezagado en la discusión y tenía que ser incluido en esta.

En el tema aeronáutico, estamos obviamente promoviendo la entrada de nuevas aerolíneas a Colombia, avanzando en la flexibilización de los acuerdos de transporte aéreo y fortaleciendo los acuerdos de cooperación técnica, solo aquí, tengo que decir, que este es un sector muy complejo, en realidad cuando uno mira lo que ha venido haciendo Colombia, es un país bastante abierto, quien haya pedido una ruta nacional aquí se le ha adjudicado, aquí se eliminaron los límites al número de rutas, eso se acabó; se han reducido los trámites para obtener una ruta, se eliminó el proceso de audiencia pública, se ha trabajado en la implementación de regulaciones como la de los sloth del aeropuerto el Dorado, donde las aerolíneas se han visto obligadas a renunciar a los sloth, que no están utilizando para reasignarlos nuevamente. Es decir, creo que se han venido tomando una serie de medidas importantes, para promover la competencia en el sector; pero lo que sí tengo que decir, es no porque uno tenga las rutas abiertas la gente va a venir a cubrir las rutas regionales o las rutas sociales, esa es la realidad de este sector. Luego, esto exige un enorme trabajo por parte nuestra en términos de regulación, de abrir y de promover el ingreso de nuevas aerolíneas, pero hay que entender la dificultad de este sector y que no por estar abiertos necesariamente ingresan.

Una de las cosas que hicimos ayer, ya fue anunciar que todas las aerolíneas nacionales, se están montando a partir del 1 de octubre en una fase de transición, mientras montan su plataforma tecnológica compatible con la Superintendencia de Industria y Comercio, pero todas en el semestre se irán montando en la plataforma "SIC Facilita", que es una plataforma tecnológica, que permite que el usuario que tiene una queja y que busca una compensación de la aerolínea, si la aerolínea no le ha respondido, utilice la plataforma de la SIC, que hace una especie de audiencia digital, con la participación de un funcionario de la SIC, que es un facilitador en este proceso para llegar a un acuerdo con la aerolínea, en cuanto a su compensación. La estadística muestra que de las 80 grandes empresas que están montadas en la plataforma "SIC Facilita" el 70% de las quejas son resueltas amigablemente; si no se resuelven ahí, el usuario tiene la posibilidad de demandar

ante la SIC, que tiene facultades jurisdiccionales para exigir las compensaciones a la aerolínea, o demandar ante la Aeronáutica para que haya una sanción a la aerolínea; pero si el 70% de los casos a través de estas plataformas se han solucionado, creemos que eso, es lo que hace que el consumidor se sienta mucho más protegido, en términos de su queja ante las aerolíneas y la participación de la SIC realmente le genera mucho más confianza.

Estamos montando con la Dirección General de Tránsito y Transporte, el general William Salamanca y con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, un plan de contingencia en términos de seguridad vial, que tenga en cuenta un control, en los sitios de concentración de los siniestros, en los horarios y días de la semana en la cual ocurre la mayoría de los fallecidos, que esté enfocada en la práctica de riesgos y en los usuarios prioritarios y que tenga, tanto prevención, como control, así como un plan de acción, para reducir los riesgos en la red vial nacional a cargo del INVIAS y la ANI, como creo que he mencionado, la mayor parte de las medidas que hemos venido tomando en términos de los retos de corto y mediano plazo.

Otro tema que tengo que mencionar aquí, hace relación a la APP para la navegabilidad del Río Magdalena. Como todos me han oído decir públicamente, nosotros lo que hemos decidido es recoger los problemas de las 4G que heredamos, y con esa experiencia queremos que se revise la estructuración de la APP para la navegabilidad del Río Magdalena. El proyecto va, es una prioridad para nosotros, pero no queremos generar una nueva Navelena y el ejemplo que di fue claro, si bien legalmente el proyecto, cómo se presentó, como un proyecto de mantenimiento, no requería licencia ambiental, yo creo que para nadie es un secreto la magnitud y la dimensión del Río Magdalena hasta arriba en términos ambientales; creemos que lo prudente, es hacer un estudio profundo de impacto socio ambiental, no hacerlo lo que arriesga a que este proyecto se adjudique, no haga cierre financiero y aparezca como pasó en la Perimetral de Oriente, que se fue con guía de manejo ambiental y no se fue con licencia ambiental; la aparición de 51 manantiales que tienen totalmente paralizada la obra y ni siquiera es claro si puede haber un nuevo trazado que sea aprobado por parte de la Autoridad Ambiental que es la ANLA.

Yo creo que lo que no sería serio y responsable, es salir con un proyecto que se adjudique y que luego no cierre financieramente, y que toque decretar una caducidad por no cierre financiero, que genere nuevas demandas contra la Nación. Ya la primera APP tiene dos demandas que yo estoy enfrentando hoy en día, y creo que no es responsable meter al Estado en un proceso sin haber aprendido de los problemas y los aprendizajes de las 4G; que creo como digo, no es culpa de nadie, este es un proceso nuevo; este país no había montado este tipo de obras y es normal

que hubieran problemas, pero de esos problemas tenemos que aprender; y esa fue la posición. La prioridad para el Presidente Iván Duque es, que este proyecto vaya, pero que vaya en serio y que vallamos sobre pasos firmes, con los aprendizajes de los problemas de las 4G; y, necesitamos que este sea un proyecto bancable y que el sector esté dispuesto a prestarle, y el sondeo que hicimos con la estructuración que tenía, era que no era atractivo para el sector financiero, que son finalmente los que están financiando y que están dándoles la liquidez al desarrollo de estas obras.

Como les dije, los principales retos son la desfinanciación y la falta de calidad en la estructura en términos de los temas de infraestructura, de la estructuración de los proyectos y en términos del transporte, está todo el tema de revisión integral de la reglamentación del sector, que probablemente es un sector hiperregulado, de meterle tecnología, transparencia y pliegos tipo, a este sector. De todo el tema de los sistemas estratégicos de transporte masivo y de todo el tema del "RUNDI", del fondo de chatarrización, esos son, como los grandes retos que enfrentamos en el corto y mediano plazo y, donde como las mencioné en algunos de los temas, su concurso para la discusión de estos temas en el Plan Nacional de Desarrollo o en la Ley de Presupuesto va a ser fundamental.

Muchísimas gracias. Y como les digo, quedo abierta aquí a la conversación, a las preguntas y para mirar temas en detalle de algunas de las vías y, por eso hoy me acompaña el Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI, que además era el Director Nacional del Invias; luego tiene claridad sobre cada detalle de las distintas obras.

Solo cierro diciendo, un enorme reto que se me pasó en el tema de vías terciarias, encontré un Ministerio, que desde el 2015, tenía cero presupuestos para vías terciarias, incluido el presupuesto originalmente presentado para el 2016. Yo le pedí al Ministro Carrasquilla, un billón de pesos, ayer me contaron que lo que presentó ayer, ya me dio seiscientos mil millones (600.000.000.000), creo que ya de cero a 600 mil estamos avanzando bastante, ayer como lo que me presentaron seiscientos mil millones (600.000.000.000) que decía proyecto vías terciarias. Ahora, este enorme reto pasa por algo, ustedes saben la desfinanciación que tiene el Estado, yo creo, que si trabajamos con la Dirección Nacional de Planeación en un concepto de contratos plan, proyectos plan y pliegos tipo, donde todos pongamos y donde nos atengamos a una muy buena estructura y a una ejecución con las buenas prácticas. Que tengo que decir que el Invias, ha venido desarrollando en obra pública, que ha sido puesto de ejemplo por la Contraloría, creo que logramos salir adelante. Nunca va a ser todo lo que cada uno quiera, a mí me ha tocado pararme en todos estos talleres y cada quien tiene su propia prioridad, cuando yo los miro yo digo, con cero presupuesto díganme como defino, pero

si montamos un esquema, donde todos ponemos, y donde metemos pliegos tipos, y tenemos unas estructuras para los proyectos regionales serias, importantes, donde no nos arriesguemos y que tengamos multiplicidad de oferentes, que incluyamos en algunos temas al Batallón de Ingeniería del Ejército y a la Acción Comunal en algunos temas, y que de alguna manera involucremos a la pequeña y mediana empresa de las regiones, creo que logramos sacar adelante mucho; tanto crecimiento económico para la región, como proyectos y obras que duren y que no simplemente fracasen y se siniestren a los 6 meses o a los 8 meses, por no tener los contratistas que tocan.

Yo, creo que aquí como les dije, la prioridad del Presidente Duque y la Vicepresidente fue, hay que tener un programa de vías terciarias. Estamos trabajando muy de la mano con el Departamento Nacional de Planeación, por eso celebro no está Gloria pero está Rafael aquí, que es Subdirector; porque lo que queremos hacer es montar un gran programa y, pues ya, como les digo me siento contenta porque ya tenemos algo en el presupuesto. Pero ese es un clamor nacional y eso tiene que involucrar todos los elementos que le he mencionado. Muchísimas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Doctora Ángela María a usted, pues decirle que ya no le falta sino el 40%, ha avanzado mucho, le fue muy bien. Señores Representantes, como el director de Invías, el Doctor Juan Esteban, ya lo presento la Ministra, está atendiendo la otra Comisión, y está también encargado de la Superintendencia de Puertos y Transportes. Entonces, le vamos a dar paso para su intervención y su presentación, aprovechando que también era el Director de Invías y que hoy está en la Vicepresidencia de la ANI, al Doctor Carlos Alberto García, tiene 20 minutos máximo, para que haga su presentación.

Agencia Nacional de Infraestructura - Vicepresidente Ejecutivo, Doctor Carlos Alberto García Montes:

Muy buenos días a todos ustedes. Agradeciendo la citación que nos hacen en el día de hoy, para el debate del tema de presupuesto, tanto de la vigencia del año 2018, como del año 2019, yo quisiera hacer referencia a que la Agencia Nacional de Infraestructura, tiene para esta vigencia un presupuesto de 2.1 billones de pesos, el presupuesto de la Agencia Nacional de Infraestructura está dividido en: funcionamiento, inversión y servicio a la deuda. Pero obviamente la mayor parte del recurso, está concentrado en la inversión, que es del orden de 1.4 billones de pesos. Estos recursos de inversión, básicamente están copados todos por vigencias futuras, de los proyectos de concesión de la Agencia, de primera hasta tercera generación y algunos de las 4G. Teniendo en cuenta que la forma como fue

asignado el recurso en algunos proyectos de 4G, comprometen vigencias a partir del año 2019.

En términos de lo que ha sido la ejecución presupuestal, en la inversión hemos copado el 93% de ese recurso, en términos de los proyectos, como les decía de vigencias futuras. En este momento, hay una situación diferente en términos del Ministerio de Hacienda y es que la obligación, se da, de acuerdo con la asignación de PAC del Ministerio de Hacienda, y en este caso la asignación de este recurso, se dará para la Agencia Nacional de Infraestructura hacia el mes de diciembre, en donde estos recursos salen del presupuesto de la ANI y entran en las fiducias de cada una de los proyectos de concesión. Aquí hay un tema importantísimo para nosotros y es que hay unos recursos, que se encuentran en las diferentes fiducias en la Agencia Nacional de Infraestructura, del orden de unos seiscientos cincuenta mil millones de pesos (650.000.000.000), que corresponden a excedentes de peaje, y corresponden a excedentes de derechos de pista; e igualmente otros recursos, que corresponden a rendimientos financieros generados por algunos proyectos de concesión, estos recursos han sido captados por la Agencia Nacional de Infraestructura en los procesos de reversión de las concesiones; unas por terminación de las mismas, como es el caso de los proyectos de primera, segunda y tercera generación que van terminando. Y otros, en reversiones, que se han venido dando en términos de las situaciones complejas que se han tenido, y que ya la señora Ministra les había comentado en el caso particular de la Ruta del Sol II. Aquí hacemos un llamado, la señora Ministra envió una comunicación al Doctor Fernando Jiménez, Jefe de Presupuesto del Ministerio de Hacienda, con el propósito que estos recursos que tiene, que ha recaudado la ANI, no pasen al tesoro nacional, sino que les permita al sector transporte poder disponer de estos recursos, para todas las necesidades, que ya la Ministra les mencionó. Los déficits existen, no solamente en la Agencia Nacional de Infraestructura, sino también para las otras entidades y para el mismo Ministerio de Transporte. Ese artículo es el 119 que nosotros proponemos retirar, y adicionalmente queremos y hemos propuesto la incorporación de un artículo, que estuvo en el presupuesto de la vigencia del año 2018 y que queremos, y ya se ha hablado con el Ministerio de Hacienda, sea incluido con el propósito de facilitar movimientos en el sector transporte de vigencias futuras, de proyectos donde esa vigencia futura no se vaya a utilizar para el período 2019, y hago referencia específica al tema de Ruta del Sol II; donde hay un presupuesto del orden de los doscientos cuarenta y nueve mil millones de pesos (\$249.000.000.000), en los cuales se podrían destinar este recurso, mientras llega ese proceso de liquidación para atender otras necesidades.

En el caso de la vigencia del año 2018, esos recursos que eran del orden de trescientos setenta

y cinco mil millones de pesos (\$375.000.000.000), fueron utilizados para el programa de chatarrización del orden de ciento cincuenta mil millones de pesos (\$150.000.000.000), para darle recursos al Instituto Nacional de Vías en las licitaciones, que fueron adjudicadas recientemente con mucho éxito por parte del nuevo Gobierno, del orden de trescientos ochenta y un mil millones (\$381.000.000.000), de los cuales cien mil millones (\$100.000.000.000) hacían parte de ese recurso.

Los otros recursos con los cuales se sacó la licitación, corresponden al recaudo del peaje de esta Ruta del Sol, de 5 peajes que se encuentran, 3 de ellos en el eje principal y 2 de ellos sobre la transversal Ocaña – Gamarra. Y, adicionalmente hubo recursos que se trasladaron al Instituto Nacional de Vías, inclusive a Cormagdalena; unos para garantizar el dragado del canal de acceso, teniendo en cuenta la problemática que se presentó el año inmediatamente anterior, con la caducidad de este proyecto de “Navelena” y donde el recurso en el presupuesto de este año, no contemplaba entonces recursos para dragados en el sector del departamento del Atlántico y Magdalena.

Y adicionalmente para otras obras complementarias, en proyectos de concesión, como es el proyecto del Puente Caridad en la vía Bogotá - Villavicencio, en donde se trasladaron del orden de dieciséis mil millones de pesos (\$16.000.000.000.000) al Instituto Nacional de Vías, proyecto que ya está en licitación pública, y que el Instituto Nacional de Vías, va adjudicar en el próximo mes de octubre, hacia el 2 de octubre es la obra, y hacia el 9 de octubre el proyecto de interventoría.

Con relación a la vigencia del año 2019, ya la señora Ministra manifestó, el déficit por el cual atraviesa la Agencia Nacional de Infraestructura; es un déficit del orden de los 1.9 billones de pesos, este déficit, está basado en términos de los Fondos de Contingencia, de las sentencias y conciliaciones, y las nuevas estructuraciones que se tienen que dar. Nosotros tenemos unos proyectos muy importantes para ser estructurados, obviamente hay que buscarle el recurso, como es el caso de las vías Cúcuta-Ocaña, la vía que corresponde a un tramo de la Ruta del Sol I, entre Villeta y Guaduas, del cual ya se está ejecutando 5 kilómetros de doble calzada, entre Guaduas en dirección a Villeta. Otros proyectos que fueron muy importantes de tercera ola de concesiones, que no tenía financiación, como es el caso de la vía entre Popayán - Mojarras y Pasto. Y adicionalmente, otro proyecto como era la vía Manizales - Fresno. Este proceso de falta de recursos, nosotros también hemos tenido una propuesta y entendemos que 1.9 billones de pesos, es un recurso muy importante; no solo para el sector, sino también para la ANI, y para lo que es el desfinanciado en términos del Ministerio de Hacienda y también, hemos tenido entonces un programa de ese recurso, de

ese déficit, que podríamos inclusive manejarlo en varias vigencias fiscales, es decir, años 2019 y el año 2020. Eso es en términos generales.

Ya la señora Ministra, habló muy bien, de las dificultades que se presentan en la Agencia Nacional de Infraestructura, en términos de Tribunales de Arbitramentos. Nosotros estamos trabajando intensamente, para buscarle alternativas a concesiones, que están desfinanciadas o que no han tenido cierre financiero, debido a problemas también de orden público y adicionalmente problemas con Fiscalía, como es el caso de la concesión entre Neiva - Pitalito y Mocoa. El propósito es que, este tipo de concesiones, que tienen problemas con las firmas que están participando de las concesiones, sean concesiones, que sean cedidas a otras firmas de concesiones que están interesadas, pero para esto hay que hacer un manejo integral.

Igualmente, se está estructurando una concesión muy importante para el Valle del Cauca que es su malla vial; que por una decisión de un Tribunal se eliminó la adición de ese contrato, y también hay un proceso de reversión de una iniciativa privada, que estaba en la vía Buga – Buenaventura. Entonces, a través de esta nueva concesión de la malla vial del Cauca y Valle del Cauca, nos parece muy importante que los recursos faltantes, del tramo entre Buga y Buenaventura, sean asumidos en términos de los recaudos que se tienen para la malla vial del Valle del Cauca.

Adicionalmente, hay problemas con Ruta del Sol III, estamos haciendo un esfuerzo muy grande, el concesionario se ha comprometido, a que con los recursos que están puestos en el contrato de concesión, termina la obra que está en un 33% y adicionalmente, renunciaría a 3 Tribunales de Arbitramento, 2 puestos en el exterior, 1 en Colombia. Nosotros estamos esperando la propuesta, que ellos le van a presentar a la Agencia Nacional de Infraestructura y el ánimo de la Agencia es buscarle soluciones, alternativas de solución, a estas problemáticas que se vienen presentando en cada proyecto. De igual manera, para unos temas que eran de gestión interna, de dificultades que habían al interior de la Agencia Nacional de Infraestructura, como es el caso de unas concesiones, que si bien tienen recurso de financiación, no han podido darse orden de inicio, como es el caso de la concesión que está entre Villavicencio y Yopal. Nosotros esperamos dar la buena noticia muy próximamente, de firmar el acta con la cual se permite el inicio de este proyecto de concesión, que es un proyecto muy importante para toda la Orinoquia Colombiana, en particular para los departamentos de Casanare, Arauca y el departamento del Meta.

Igualmente estamos buscando solucionar el tema de la vía Bogotá - Villavicencio, el día viernes con el señor Viceministro de Infraestructura, se tendrá una reunión en el Ministerio de Hacienda, con el propósito de plantear alternativas, que

permitan atender los puntos críticos, que tanto nos están agobiando en cierres permanentes y continuos de esta vía, que es fundamental para el país. En ese sentido, hemos propuesto que se pueda hacer movimientos, en los Fondos Contingentes, que se tienen disponibles y que no van hacer utilizados teniendo en cuenta que la concesión ya va a terminar; y así mismo, un otro sí que tenemos que hacerle a esa concesión, con el fin de permitir la ejecución de lo que es el nuevo puente de Chirajara, sin renunciar a todo el proceso sancionatorio que se viene adelantando por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura. Vamos a buscar un acuerdo de transacción, si el concesionario está dispuesto a reconocer todos los perjuicios que nosotros estamos planteando y reclamando, entonces, nosotros lo podríamos hacer. Si no es así, también hemos visto una fórmula, para no sujetar los procesos sancionatorios a poder llevar a cabo el proyecto, entonces, realizarlo de manera simultánea de tal manera que avancen las obras, pero que paralelamente también avancen los procesos sancionatorios, para resarcirle a la Nación los perjuicios que se causan, con este tipo de situaciones. Esto es digamos en términos generales lo que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura.

En materia Aeroportuaria, en términos de déficit, hay un tema muy importante para el Aeropuerto el Dorado, que es el manejo del combustible, porque los tanques de almacenamiento que se tienen hoy en día, prácticamente las capacidades son mínimas y eso puede ser un punto crítico en el normal desarrollo de la operación aérea, no solo del aeropuerto sino que prácticamente del país. Porque en el Aeropuerto el Dorado, se concentra la mayor parte de la operación aérea nacional, y como lo dijera la Señora Ministra, el interés máximo de la ANI, está en la revitalización en los corredores férreos, le vamos apuntar con mucho esfuerzo para este mismo año en el corredor férreo de la vía entre la Dorada y Chiriguaná, que es un corredor férreo que fue rehabilitado por la Agencia Nacional de Infraestructura, y que ya tiene iniciativa privada, para la puesta en operación de este importante corredor. Estos son los temas a nivel general que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura.

Muy importante señores Congresistas, señores Senadores, que nos colaboren con la solicitud que ha hecho la Ministra al Ministerio de Hacienda en términos de ese artículo 119, porque ahí podríamos encontrar mucho de la solución de la dificultad y los déficits que tiene el sector transporte, al menos para estos primeros años, e igualmente la flexibilidad que requerimos; que es un nuevo artículo que ya le hemos planteado al Ministerio de Hacienda, que ellos están de acuerdo, en el sentido, de poder hacer los movimientos presupuestales que se pudieron hacer en esta vigencia del año 2018, y que los podríamos adelantar, para facilitar la gestión y

los logros en términos de la infraestructura en la vigencia del año 2019. Muchísimas Gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Doctor Carlos. Mil gracias por su presentación. Le damos la bienvenida también, a la Doctora Hilda María Gómez, Directora Nacional de Seguridad Vial. Gracias por hacer presencia, y el Director de la Aeronáutica Civil, el Doctor Juan Carlos Salazar Gómez. Entonces, Doctor Juan Carlos, tiene usted el uso de la palabra, para hacer su presentación.

Aeronáutica Civil – Director, Doctor Juan Carlos Salazar Gómez:

Buenos días, señora Presidenta, honorables Representantes. Agradecemos la oportunidad para intervenir en esta Comisión y, contar un poco sobre los retos de la Aeronáutica Civil de Colombia, tal vez adicionando lo que la señora Ministra anteriormente comentó.

En la Aeronáutica Civil de Colombia, hemos venido evolucionando, es una institución con una gran tradición, pero básicamente el reto para nosotros, consiste en el crecimiento acelerado del transporte aéreo en el país; que se ha literalmente triplicado en los últimos 12 años, y el análisis que hemos hecho, es que la proyección de crecimiento continúa. Es decir nos vamos a volver a triplicar en los próximos 12 años, y vamos entonces, a tener el gran reto en el país, de movilizar más de cien millones de pasajeros, en nuestro sistema aeronáutico, y el doble de la carga aérea que se está movilizandohoy en día en el país. En este orden de ideas, es una gran oportunidad, porque en países desarrollados, por ejemplo: en la movilización de pasajeros va muy de la mano con el crecimiento demográfico de un país; pero en Colombia existe una gran brecha, que es la oportunidad de crecimiento que tenemos en este sector, y en este orden de ideas, hemos venido trabajando en un plan estratégico, que básicamente, parte de una visión y es prepararnos para movilizar esos cien millones de pasajeros y duplicar la movilización de carga, con unos objetivos estratégicos que la verdad no me quiero detener acá, pero básicamente el mensaje que queremos destacar es que en la Aeronáutica Civil, venimos en un proceso de planificación estratégica con toda la industria, con todas las entidades públicas del sector, con el acompañamiento muy cercano del Departamento Nacional de Planeación, que aquí está el Doctor Lotta, quien nos ha animado, y nos ha acompañado mucho en este proceso, que básicamente se ha traducido en una serie de objetivos específicos, que yo diría, más bien son líneas de política pública que estamos trabajando actualmente ,para que se incluyan dentro del Plan Nacional de Desarrollo, como lineamientos de política pública que tendrían un enorme impacto en este sector.

Pero básicamente, para culminar esta breve introducción, mencionando que nuestras

proyecciones presupuestales, y nuestras necesidades, van muy de la mano con este proceso de planificación estratégica, en el cual hemos venido trabajando. La Aeronáutica civil de Colombia, es una institución yo diría, dentro del marco de las instituciones de Aviación Civil del mundo, es una institución atípica, en el sentido de que la Aeronáutica Civil de Colombia es autosuficiente; la gran mayoría de autoridades y de prestadores de servicios aeronáuticos en el mundo, reciben recursos del nivel central, pero ese no es el caso de la Aeronáutica Civil de Colombia por fortuna, y eso nos ha permitido de cierta manera ir avanzando en la infraestructura aeroportuaria, en la infraestructura aeronáutica y en la prestación de los servicios. Aquí vemos los ingresos proyectados para el año 2019 de 1.3 billones de pesos inicialmente, y la asignación en el anteproyecto de ley es de 1.4 billones de pesos. De este anteproyecto de ley, ochocientos mil millones (\$800.000.000.000) corresponden a inversión, seiscientos diez mil millones (\$610.000.000.000) a funcionamiento y mil trescientos millones (\$1.300.000.000) a deuda pública. Pero entonces, queríamos destacar, que en el marco de gastos de mediano plazo, inicialmente la Aeronáutica Civil, había solicitado más recursos de inversión, se ha venido de un proceso de reformulación de nuestros proyectos de inversión, y habíamos visualizado ochocientos setenta y dos mil millones de pesos (\$872.000.000.000.) como proyectos de inversión. Es decir que en el anteproyecto actual, estamos desfinanciados en setenta y un mil millones de pesos (\$71.000.000.000), que básicamente tocan dos proyectos muy estratégicos para la entidad: Uno que es el aeropuerto ciudad - región que es precisamente el Aeropuerto el Dorado, más el proyecto que hay de un nuevo aeropuerto de la Sabana, más Guaymaral, mas todo el sistema que comprende esto y, el Sistema Nacional del Espacio Aéreo (SINEA). El proyecto SINEA, que son todo el sistema de ayudas a la navegación aérea, comunicaciones, navegación y vigilancia.

Aquí están discriminados, como hemos previsto la distribución de los ochocientos mil millones de pesos (\$800.000.000.000), que están previstos dentro del anteproyecto de presupuesto. Importante mencionar acá, que en la reformulación de proyectos de inversión, básicamente se ha creado unas nuevas fichas de inversión, la mayorías de ellas tienen que ver con la mejora de la prestación de los servicios en los diferentes aeropuertos del país, que son de propiedad de la Aeronáutica Civil; son 17 aeropuertos troncales, más el aeropuerto ciudad - región el Dorado y 49 aeropuertos regionales, y tenemos una ficha de inversión, que lo hemos llamado aeropuertos territoriales para los servicios aéreos esenciales; que es una ficha que nos permite otorgar asistencia técnica a las entidades territoriales, para gestionar proyectos que tienen un alto impacto en las regiones del país.

Tenemos también, una planificación de los recursos que vamos a venir asignando, bien sea este año o el año entrante, con proyectos que irían con vigencias futuras. Y en materia de funcionamiento, pues también importante comentar acá, que tenemos una desfinanciación que alcanza los cuarenta y nueve mil millones de pesos (\$49.000.000.000), que no fueron asignados en el anteproyecto de presupuesto que está a consideración; estos recursos son importantes para cubrir nuestras obligaciones laborales. Es importante mencionar que con el apoyo precisamente de todo el Congreso, de tanto la honorable Cámara, como del honorable Senado, a la Aeronáutica Civil de Colombia, le levantaron el techo fiscal por las vigencias fiscales 2018 – 2019. Y la necesidad primordial, es cubrir por supuesto, nuestras obligaciones laborales con los funcionarios que ya tenemos; pero adicionalmente, tener la capacidad de nombrar nuevos funcionarios, que son importantes para cubrir la operación aérea, cubrir nuestras funciones como autoridad, cubrir nuestras funciones como prestador de servicios a la navegación aérea y servicios aeronáuticos. Allí, tenemos unas insuficiencias que se evidencian, en cómo se han comportado la planta de personal de la Aeronáutica Civil históricamente. La línea verde, la línea más baja se refiere a la planta provista de la Aeronáutica Civil históricamente, iniciando desde el año 1995 que tuvo un pico en el año 2000, pero tuvo una reducción drástica precisamente en el año 2000, en una reestructuración importante que tuvo la entidad y básicamente lo que queremos mostrar acá, es que desde el año 2000 a la fecha, la planta de personal de la Aeronáutica Civil es la misma de hoy.

Y tenemos un gran crecimiento en la movilización de pasajeros, que es la línea azul superior, que se ve allí muy pronunciada, de cómo está creciendo el transporte aéreo y las proyecciones que tenemos. Y por eso, para nosotros, es muy importante el mensaje que queremos dejar en la mañana de hoy; además de los proyectos de inversión que son importantes para mantener y prepararnos para este crecimiento, yo diría, que igualmente importante o aún más importante es que a la Aeronáutica Civil, se le asignen los recursos suficientes para poder contratar el personal técnico especializado, que va a estar en las operaciones aéreas. Me estoy refiriendo a controladores aéreos, inspectores, bomberos, técnicos y todo el personal que nos va a permitir por ejemplo, ampliar los horarios de operación de aeropuertos en el país; hoy en día solo tenemos 7 aeropuertos que operan 24 horas, 15 aeropuertos con horarios entre 15 y 18 horas al día, y 23 aeropuertos con un horario de solo 12 horas al día. 2 aeropuertos no tienen control de tránsito aéreo, por el tipo de operación que tenemos allí. Pero las demandas son permanentes, es decir, nosotros estamos recibiendo solicitudes de los operadores aéreos en Colombia y de las regiones, requiriéndonos que amplíemos los horarios de operación de los aeropuertos, para

poder hacer esto necesitamos realmente dotar del personal operacional a la entidad. Para poder responder a esto, nosotros hemos adelantado ya, unos estudios sobre las necesidades de personal, no solo de controladores aéreos, acá por ejemplo: tenemos necesidades de inspectores, tanto de seguridad aérea, como de seguridad de la aviación civil, tenemos necesidades en diferentes áreas de la organización, y en ese orden de ideas, es importante contar con el apoyo también acá, de la honorable Cámara, y por supuesto de la Comisión Sexta, nuestra Comisión.

En materia de servicios públicos para el funcionamiento, también es un área crítica para la entidad, por cuanto en Colombia estamos construyendo unas infraestructuras aeroportuarias realmente muy importantes, es el caso de Ibagué, es el caso de Yopal, es el caso de Leticia, es el caso de Pasto, es el caso de Armenia y obviamente operar estas infraestructuras, muchas de ellas que hemos multiplicado por 10 las aéreas en las cuales nosotros prestamos los servicios aeroportuarios, nos van a demandar más recursos.

Esto para concluir brevemente, con 4 mensajes: que tenemos una brecha entre la necesidad que están planteando los operadores aéreos, y la capacidad que tenemos nosotros, como Aeronáutica Civil, para responder a esas necesidades. Un segundo mensaje es: la Aeronáutica Civil, genera los recursos propios, o sea, esto que estamos solicitando es básicamente que antes que trasladar excedentes financieros por doscientos mil millones (\$200.000.000.000) o doscientos cuarenta mil millones de pesos (\$240.000.000.000), nos asignen algunos de estos recursos, para poder responder por la operación, y esto al mismo tiempo, es un círculo virtuoso porque la Aeronáutica Civil, va a generar más recursos, para poder seguir generando más excedentes y seguir propiciando el crecimiento del transporte aéreo en el país. Muchas gracias, señora Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Doctor Juan Carlos, muchas gracias. Vamos a darle paso seguidamente, saludamos también a los delegados de las Superintendencias, me cuentan que están los señores de planeación, los secretarios generales, muchas gracias por estar acá presentes. Si cualquier pregunta se suscitara para ellos, entonces procederemos a darles paso. Tiene la palabra el Doctor Rafael Puyana, subdirector de Planeación.

Subdirector General Sectorial Departamento Nacional de Planeación, Doctor Rafael Puyana Martínez:

Muchísimas gracias. Presidente, honorables Representantes, es un gusto estar aquí, y un saludo a nuestra Directora Gloria Alonso, quien a través de su comunicación también les mencionaba que precisamente en este momento, de discusión de la ley del Presupuesto General de la Nación, hay

múltiples compromisos de agenda. También por ejemplo, con los ponentes, y en las discusiones con el Ministerio de Hacienda, por lo cual les envía un saludo y les presenta sus excusas; pero me pidió que estuviera aquí para hablarles en complemento de toda la información que se ha dado hoy en día desde el sector, y para que les contemos desde el punto de vista de los recursos de inversión, como está el estado actual de la ley; para que vean los retos que tenemos dentro de esta discusión, de los recursos de inversión, contarles eso, como se ve específicamente para el sector transporte y finalmente darle algunos mensajes de cuáles son esos objetivos que queremos lograr, con las discusiones que hoy en día estamos teniendo con el Ministerio de Hacienda y con los sectores, para encontrar esos recursos en donde se requiere un énfasis especial en este sector. Y también, un saludo para la señora Ministra y todos los funcionarios del sector. Entonces les quiero mostrar algunas diapositivas que preparamos, precisamente en esta discusión sobre los recursos de inversión, espero que los pueda poner en las pantallas para que ustedes puedan seguir las gráficas.

Esta discusión de los recursos de inversión, están totalmente atadas como lo dijo también, la señora Ministra, a la discusión que tendremos con el Plan Nacional de Desarrollo, que ya comenzamos su elaboración de la mano con los distintos sectores; precisamente contendrá algunas de esas apuestas y énfasis principales que este Gobierno quiere hacer para resolver los retos del desarrollo. Y, dentro de los retos del desarrollo por supuesto está como retomar el crecimiento económico y resolver los problemas de inequidad que tenemos en el país con un énfasis muy grande en la inequidad territorial. Por lo cual la manera en que logremos conectar territorios es esencial dentro de la propuesta del Plan Nacional de Desarrollo y por eso tan importante la discusión sobre los proyectos de transporte y de infraestructura que estamos hablando aquí.

Lo que pasa es que tenemos un reto enorme como país, porque precisamente esos planes de infraestructura y de transporte para conectar a las regiones con los mercados domésticos y extranjeros, nos pone sobre la mesa la discusión de los recursos disponibles para hacer esa inversión. Por supuesto para ustedes no es ninguna sorpresa el choque que ha tenido el Gobierno nacional en sus finanzas desde el año 2014, por la reducción de los precios de los bienes minero – energéticos; simplemente para darles un orden de magnitud de la manera en que ha tenido que reducirse la inversión en la primera gráfica lo que tenemos es el monto de la inversión pública que se ha tenido en el presupuesto de la Nación desde el año 2000 hasta el año 2018, y la proyección que hoy en día hay en el proyecto de ley para el 2019. Esa inversión desde el año 2013 que alcanzó a llegar a cerca de 53 billones de pesos, eso era casi un

poco más del 6% del PIB; se ha tenido que venir ajustando a la baja precisamente para responder a los compromisos fiscales de sostenibilidad fiscal que tiene el país, y hoy en día nos ha llevado a monto de inversión de cerca de 36 billones de pesos para el año 2019. Es decir, es un choque que hemos tenido que asumir en el Gobierno a través precisamente de ese ajuste de la inversión, y que lamentablemente nos pone en una situación donde tenemos que ser muy juiciosos en encontrar cual es la mayor efectividad y eficiencia de los recursos para no dejar de atender los compromisos en materia de política social, pero también de esas inversiones que son críticas para la equidad.

Ahora, eso lo que ha significado para el siguiente año, es que precisamente ese monto de inversión de 35.4 billones para el 2019, incluye, tanto aquellos recursos de la Nación, como recursos propios de los entes territoriales; lo que pasa es que esos montos de los recursos propios de entes territoriales subieron un 7.6%, y eso lo que implica es que el ajuste lo tiene que hacer sobre todo la Nación. De hecho la Nación va a pasar de invertir 31 billones en 2018, a cerca de 26.8 billones en el año 2019, y eso digamos que es precisamente el gran reto fiscal.

Y desde el punto de vista de la inversión y de la planeación, el gran reto que tenemos en este momento de esos 26 billones sucede una cosa, que ustedes han escuchado alrededor de las inflexibilidades del gasto. Las inflexibilidades de los recursos de inversión, lo que implica es que esos 26.8 billones, ustedes pueden ver en la gráfica, que es casi como una cascada de montos, que de alguna u otra manera están atados a un objetivo o a un proyecto, ya sea por un lado por vigencias futuras, estas ya tienen asignado un destino para 7.8 billones de ese monto total; luego en términos de rentas puntuales, que se van a proyectos por ejemplo: no solamente de infraestructura, pero sobre todo de proyectos en programas sociales de 6.1 billones, y así como esos, tenemos un total de 21 billones en inflexibilidades. Entonces la tarea a la que nos tenemos que dar, entre el Gobierno nacional y el Congreso en la discusión del presupuesto, es precisamente que esos 5.7 billones que restan, son los que realmente tienen algo de flexibilidad para distribuir entre 30 sectores y 157 entidades.

Eso digamos, simplemente es la magnitud del reto que tenemos en la discusión, creo que eso es muy dicente, pero eso no quita que tenemos efectivamente una tarea, que estamos abordando desde ya en el Gobierno de uno, ser lo más juiciosos posibles en la reasignación de esos 5.7 billones, que no es que estén libres para distribuir, sino que eso es lo que hoy en día está distribuido entre esas 157 entidades, y allí tenemos que encontrar algunos ajustes; pero también que efectivamente tenemos unas inflexibilidades que honrar desde el Gobierno y que es digamos, la

tarea en la que estamos hoy en día en la discusión del Presupuesto General de la Nación.

Ahora, con todo esto dentro de esos 26 billones de pesos que se van a invertir en 2019, de todas formas quiero hacer un énfasis muy importante en una cosa que también ya dijo la Ministra y el señor Director de la Aerocivil, y es que de todas formas, en este sector se están haciendo unas inversiones que son importantísimas, esto de todas formas en el siguiente año, va a ser una de las principales sino la principal apuesta de Gobierno, en términos de inversión en esa conexión de territorios; en poder conectar a las regiones con los mercados si queremos cerrar las brechas que hay entre los territorios.

Y, por eso, simplemente quiero resaltar, que en los recursos que tenemos para 2019, hoy en día en términos por ejemplo de infraestructura vial concesionada, hay designado 2.3 billones de pesos, con recursos para 22 concesiones, ustedes pueden ver ahí el listado de las concesiones que están establecidas en el presupuesto, por ejemplo: tenemos el corredor perimetral del oriente de Cundinamarca, por más de trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000), están la autopista de Ruta del Sol II y III, concesión de Mulaló - Loboguerrero, y una serie de proyectos, que en su conjunto son estratégicos y que van a continuar precisamente porque son una de las grandes propuesta en términos de infraestructura vial concesionada.

Además de infraestructura vial concesionada, hay unos proyectos estratégicos en términos de la infraestructura vial nacional. Las principales inversiones están en vías para la conectividad regional, con ochocientos sesenta y dos mil millones de pesos (\$862.000.000.000), pero en conjunto si uno suma esos grandes proyectos estratégicos del sector, estamos hablando de más de 2.2 billones de pesos en inversión, en todas las regiones para infraestructura vial nacional. En tercer lugar, si pasamos a la siguiente diapositiva, se complementan esas inversiones en transporte y en vías, con infraestructura e inversión para servicios aeroportuarios, que tienen setecientos sesenta y cuatro mil millones de pesos (\$764.000.000.000) en inversiones como por ejemplo, el aeropuerto de Leticia, Armenia, San Andrés y Providencia, Popayán, Cali, Buenaventura, El Dorado ciudad – región. Entonces estamos hablando de una inversión estratégica, en una visión intermodal del transporte que es crítico para esta conectividad.

Simplemente, quisiera cerrar, con una apuesta que también la Ministra la mencionó de forma crítica; el transporte no solamente lo podemos ver como una inversión en transporte que conecta las ciudades, sino también la movilidad al interior de las ciudades es fundamental, para la competitividad de las aglomeraciones urbanas, y por eso la inversión también en sistemas de transporte, está dentro del presupuesto para 2019, y hay que hacer un esfuerzo muy importante, porque este es

un trabajo muy de la mano con las alcaldías, los retos de consolidación de los sistemas masivos y de los sistemas estratégicos son muy grandes, pero también hay unos recursos que ya están determinados ahí, para esa inversión en sistemas y en movilidad urbana. Esos son algunos de los proyectos estratégicos, que se están planteando en la versión actual del Presupuesto General de la Nación; como les dije, eso lo que muestra es, que claramente hay una apuesta estratégica por este sector, pero eso no quita también como lo dijo la Ministra, que hay unas necesidades muy importantes de inversión, esas necesidades de inversión sabemos lo importante que son dentro de esa asignación eficiente de los pocos recursos de inversión que tenemos, precisamente porque como lo dije y para reiterarlo, es el principal mecanismo que tenemos para garantizar la conectividad de las regiones; la forma en que podemos llevar a la población que está en regiones apartadas, conectarlas con los mercados, y en últimas el principal mecanismo que tendremos de competitividad, si queremos retomar dentro del Plan Nacional de Desarrollo y esa gran ecuación de emprendimiento, legalidad y equidad.

Esa es la presentación, que les quería hacer. Estamos en este momento, con la tarea todo el día pensando y estudiando dentro de los recursos que hay disponibles, para poder hacer esa reasignación y poder garantizar alguna de las inversiones estratégicas que se necesitan. Pero quería también mostrarles, la importancia de estos recursos dentro de la apuesta que se está haciendo para los siguientes años, en materia de crecimiento y equidad para el Plan Nacional de Desarrollo. Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Gracias Doctor Rafael, a usted gracias por su presentación. También le enviamos un saludo a la Doctora Gloria Amparo. Bueno Doctor Juan Francisco tiene usted la palabra, para que sigamos con los Representantes.

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público
- Subdirector de competitividad y Desarrollo Sostenible de la Dirección de Presupuesto,
Doctor Juan Francisco Arboleda:**

Gracias Presidente, un saludo a todos los honorables Representantes, ya nos estamos viendo muy cotidianamente por acá. Un saludo a la Ministra y a las cabezas del sector transporte. Creo que se ha hecho una descripción muy detallada del presupuesto, que se ha programado por ahora para 2019 para el sector, ya lo dijo la Ministra, ya lo dijo el Subdirector de Planeación. Yo voy a ir muy rápido, y mencionar simplemente unas ideas que señalé, mientras intervenían mis antecesores en la palabra.

De alguna manera, el sector transporte, si bien reconocemos que tienen enormes necesidades de recursos, por la naturaleza de la ejecución de los proyectos; es uno de los sectores que no

está presentando mayores disminuciones en su presupuesto para el 2019, esto porque por el plan 4G, que aseguró recursos en vigencias futuras, y obviamente el presupuesto tiene que respetar estos compromisos, y también por la naturaleza para el Invías, que también tiene unos proyectos que tienen vigencias futuras. Entonces en este sentido, el sector transporte, sin querer decir nuevamente que no requiera mayores recursos y que tenga sus necesidades, no se ve tan afectado por o en comparación con otros sectores; en donde sí el presupuesto cae notoriamente de 2018 a 2019. Nosotros ya recibimos solicitudes, una carta de la señora Ministra en Hacienda, exponiendo todas sus solicitudes, básicamente lo que les dijo acá anteriormente, y estamos en evaluación. Si es cierto Ministra, tenemos súper presente lo de vías terciarias y lo de mantenimiento vial, eso es lo que tenemos más en el radar, no estamos desconociendo lo otro, pero eso es lo que tenemos muy presente, para ver en todo lo que estamos recibiendo en solicitudes de los diferentes sectores, ver cómo podemos atender las solicitudes. Otra particularidad, que tienen las entidades del sector, es que tiene sus recursos propios, el director de la Aerocivil ya lo había dicho, en ese sentido se han programado en la medida del espacio presupuestal del sector, la mayoría de los recursos propios, la Aerocivil tiene enormes recursos propios, y con eso estamos buscando atender funcionamiento e inversión. Reconocemos y conocemos, las necesidades de la Aerocivil, en términos de funcionamiento, creo que se ha avanzado bastante, estábamos en ese estado bastante grave hace unos meses; pero con la ley que usted estaba mencionando, donde le levantamos la restricción del artículo 92 de la ley 617, se pudo atender bastante los temas de gastos de personal, y bueno vamos a ver en la medida que las posibilidades fiscales de la Nación lo permitan, atenderemos las nuevas solicitudes en funcionamiento.

En temas de inversión. Se están atendiendo aeropuertos ya lo dijo el Subdirector de Planeación, el presupuesto del sector transporte para el próximo año suman 7.6 billones de pesos, principalmente un billón en funcionamiento, 6 billones en inversión, y seiscientos mil millones (\$600.000.000.000) en deuda pública, que es lo que corresponde al fondo de contingencias, que va ligado al tema de las concesiones del programa 4G. Estos 7,6 billones, están distribuidos en 4.6 billones para construcción y mantenimiento de infraestructura vial, el detalle ya lo dio la Ministra y lo dio el Subdirector de Planeación principalmente 2.3 billones para concesiones viales y 2.3 billones también para infraestructura no concesionada. Proyectos que hay ahí, perimetral de Cundinamarca, la autopista conexión Pacífico I, II, III, Mulaló - Loboguerrero, la circunvalar de Barranquilla, y por el otro lado, la Transversal del Magdalena, Las Animas, Bogotá - San Alberto, en fin ahí están los proyectos, no me voy a detener en eso.

Después, seguimos con el apoyo misional e institucional. Tenemos cerca de 1 billón, para atender las plantas de las entidades del sector, estos son más o menos 4.700 funcionarios. Hay un salto importante nuevamente en la Aerocivil, que por fin pudimos atender gran parte de las necesidades, principalmente para incorporar a la planta controladores aéreos, bomberos e inspectores, eso explica gran parte un poco el salto en gastos de funcionamiento de este sector. También tenemos cincuenta mil millones (\$50.000.000.000) para atender sentencias de un Tribunal Administrativo del Chocó y veinte mil millones (\$20.000.000.000) para el Pacto Colectivo de la Aerocivil.

Doce mil millones (\$12.000.000.000) para atender una sede provisional del Invías. La sede del Invías, actualmente presenta fallas de movimientos, estaba al lado del edificio del Ministerio del Transporte, que fue implotado hace unos meses, el Invías estaba un poco igual, entonces estamos programando unos recursos para que se cambien de sede. Y también, tenemos las transferencias de los excedentes financieros que la Aerocivil le hace a la Nación, que también la mencionó el Director de la Aerocivil.

En temas de infraestructura aérea, tenemos seiscientos veinte mil millones (\$620.000.000.000.000) para intervenir entre otros aeropuertos, El Dorado, Leticia, Armenia, San Andrés, Popayán, Cali, Ríonegro, Pasto entre otros. Noventa y seis mil millones (\$96.000.000.000) para la red férrea; noventa y tres mil millones (\$93.000.000.000) para el dragado y vías de acceso a los principales puertos marítimos; y diecisiete mil millones (\$17.000.000.000) para el Canal del Dique.

El aporte del fondo de contingencias, como se los mencione, que es el presupuesto de deuda del sector, cerca de seiscientos veinte mil millones (\$620.000.000.000), correspondiente al plan de aportes al Fondo de Contingencias, de 25 contratos de APP según la ley 448 del 98 y 1508 del 2012. Y por último, para doscientos cincuenta mil millones (\$250.000.000.000) para temas de seguridad vial y aérea, logística, regulación, supervisión y servicios de transporte distribuidos así: ciento cincuenta y siete mil millones (\$157.000.000.000) para el mejoramiento y desarrollo de la política de seguridad vial, tanto vial como aérea; sesenta y siete mil millones (\$67.000.000.000) para el fortalecimiento de la seguridad ciudadana y construcción de obras y señalización; y veinte mil millones (\$20.000.000.000) para el fortalecimiento de la política y supervisión del sector transporte.

Esto, es lo que tenemos por ahora en el proyecto de ley. Nuevamente les he dicho, estamos en medio del debate en Comisiones Económicas conjuntas, estamos viendo como atendemos dentro de las restricciones fiscales, las diferentes solicitudes de los sectores. Tenemos presentes y somos conscientes de las necesidades que tiene el sector transporte y el efecto multiplicador que tienen sus

obras en la economía, y vamos a atender de la mejor manera, en la medida que las restricciones fiscales lo permitan, los requerimientos que ha expuesto la Ministra. Tenemos sobretodo nuevamente presente el tema de red terciaria, y el tema de mantenimiento vial. Esto era Presidenta. Y quedo pendiente de las inquietudes de los honorables Congresistas. Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Doctor Juan Francisco, mil gracias. Entonces vamos señores Representantes, con intervención de cinco minutos, voy arrancar por el Doctor Quintero, que es uno de los citantes, le doy diez minutos a usted. Se prepara el Doctor Rodrigo Rojas.

H.R. Esteban Quintero Cardona:

Presidenta, muchas gracias, un saludo muy especial para usted, para mis compañeros, las barras y el Gobierno. No creo que me demore los diez minutos, pero quisiera ser muy concreto en mis afirmaciones o mis solicitudes, no sin antes decirle a usted Ministra, que nos sentimos o por lo menos el Centro Democrático, se siente supremamente honrado; de que una persona como usted, represente esta cartera tan importante para el país. Decirle, que cuenta con esta bancada, para trabajar por nuestro país, estamos a disposición, tratar de ser creativos; saber dónde vamos a buscar esas fuentes de financiación porque el país lo necesita, debido a este desfinanciamiento que usted nos lo dice, pero a mí sí me queda bien decirlo nos deja el Gobierno anterior.

Y, no es que estemos teniendo un espejo retrovisor, pero nosotros sí tenemos que saber, cómo nos entregó el Gobierno anterior las cifras en materia de transporte, y lo que presentó como proyecto de presupuesto, y lo que nosotros vemos acá, es que tenemos un Ministerio para mí, desfinanciado y que las inversiones que tenemos que hacer, es mas de creatividad, que propio de los recursos que nos dejaron. Por ese tema Doctora, yo quiero tocarle cuatro aspectos importantes: si nosotros tenemos desfinanciados mucho de los rubros que usted nos expresó anteriormente, pues tenemos que de alguna manera, mirar de donde podemos solucionar las problemáticas que hay en las regiones. Lo primero, usted lo explicaba muy bien, es el trabajo que debe hacerse con el sector privado, con las alianzas público-privadas y con las Juntas de Acción Comunal. En Antioquia el gobernador de Antioquia, el Doctor Luis Pérez Gutiérrez, ha llevado para mí, un programa o un proyecto bastante exitoso para nuestros municipios y es trabajar de la mano con las Juntas de Acción Comunal, un proyecto que es el de placa o huella; podríamos nosotros, no solamente mirar este tema Doctora, sino también mirar cómo podemos de alguna manera potencializar a las Juntas De Acción Comunal, que van hacer unas obras mucho mejores, porque van a tener el sentido de pertenencia. Y, tratar también, si

se puede desde ahí Doctora, solucionar una de las problemáticas que tiene las Juntas de Acción Comunal, y es que muchos de los alcaldes o específicamente el Gobierno, no contratan con ellas, o contratan simple y llanamente por razones políticas. Qué bueno, yo estoy en ese objetivo, de tratar de presentar un proyecto de ley, donde se tiene que mirar jurídicamente como se hace, pero donde las Juntas de Acción Comunal se les deban respetar obligatoriamente un porcentaje, por lo menos de la contratación de mínima cuantía, para obras de infraestructura vial.

Lo segundo, es el tema de las concesiones. Yo soy de una región de Antioquia, que es el Oriente Antioqueño, específicamente del municipio de Ríonegro, y simplemente Doctora, quisiéramos que usted llegara a este territorio, para que se diera cuenta del gran esfuerzo que han hecho los alcaldes del territorio de allá del Oriente Antioqueño, y especialmente del Alcalde de Ríonegro, el Doctor Andrés Julián Rendón; con recursos propios, con temas de alianzas público - privada y obviamente también, con la concesión que está en estos momentos rigiendo allá. Yo presente una proposición para hacer un debate acá, sobre las concesiones viales, donde seguramente Doctora usted nos acompañará por el tema de la seguridad vial.

Y otros temas fundamentales y específicos que no quisiera tocar acá, dejarlos para el debate, pero que ustedes nos pueden ayudar mucho, porque las inversiones que se pueden hacer por ejemplo: en el municipio de Ríonegro simple y llanamente se pueden de alguna manera sería el resultado de conversaciones entre el Ministerio, las alcaldías y las concesiones, y hasta donde cada uno puede invertir los recursos, y cuáles son las competencias para hacer las obras de infraestructura. Si tenemos un buen lenguaje, yo sé que la concesión, las administraciones municipales y el Ministerio, podíamos llegar a tener esas inversiones importantes, no solamente en Ríonegro, en el Oriente sino en todo el país.

El tercer tema, es el Túnel de Oriente. Es un túnel que comunica o que pretende comunicar más rápido al Área Metropolitana, Medellín específicamente, que es la boca del Túnel con el municipio de Ríonegro, es decir el Oriente Antioqueño. Doctora, esta es una obra que hace el Gobierno Departamental, la región no recibe ni un solo recurso por parte de la Nación. El Presidente Santos, cuando cerró su campaña de reelección en el municipio de Ríonegro, en la Plaza de la Libertad, prometió que se iba a entregar ciento veinte mil millones de pesos (\$120.000.000.000), para que así no se cobrara valorización a los orientales, ni a los antioqueños por este megaproyecto vial. Resulta que no cumplió su promesa, y se inventó algo que es la sobretasa aeroportuaria, Doctora esa sobretasa hoy, yo creo que fue declarada nula por el Consejo de Estado; o sea que ese recaudo que se tuvo, a que estará destinado también, que

vamos hacer con esos ciento veinte mil millones (\$120.000.000.000) que faltan, porque creo que también el Túnel de Oriente, en esa parte puede estar desfinanciado. Y un problema más grande Doctora, no hay recursos de la Nación, ni un solo recurso de la Nación, pero nosotros sí le pedimos que por favor nos ayuden para hacer las obras complementarias del Túnel; porque si nosotros hacemos el Túnel llegaremos en 17 minutos al municipio de Medellín, de parte del Oriente Antioqueño, una maravilla, pero si no se hacen las obras complementarias en las dos bocas, tanto en el Área Metropolitana o sea en Medellín como en el Municipio de Ríonegro, el caos vehicular va a ser impresionante, y entonces, nos vamos a demorar más saliendo de ahí, que incluso yendo a Medellín por las otras vías. Necesitamos esas obras complementarias, que ya están diagnosticadas desde los gobiernos anteriores, con Masora se hace un trabajo importante, allá los diferentes gremios, que bueno que usted conozca esto Doctora, para ver cómo nos puede ayudar.

Por último Doctora, sé que es difícil, pero miremos como podemos nosotros utilizar esa creatividad; pero desafortunadamente, no hemos visto en esos proyectos, como una obra importante para el departamento de Antioquia. Me alegra mucho que los otros departamentos tengan prioridad, se lo merecen y, yo creo, que para eso estamos para trabajar por todo Colombia, pero qué bueno que pensemos como lo dijo el Gobernador de Antioquia en Amaga, en el ferrocarril, en el Tranvía de la 80 con el Doctor Federico Gutiérrez; y también una cosa importante Doctora, que usted también conozca un tren ligero, que se pretende hacer en el Oriente Antioqueño, en el municipio de Ríonegro. Muchísimas Gracias, y siempre a disposición para trabajar por mi país.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Representante muchas gracias. Tiene la palabra el Doctor Rodrigo Rojas, cinco minutos, Representante.

H.R. Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Gracias Presidenta. Saludar a la señora Ministra, a los delegados del Gobierno. De verdad que quiero empezar, agradeciéndoles su buena disposición frente al tema de vías terciarias, era uno de los puntos que yo tenía acá, porque realmente en lo que respecta al departamento de Boyacá hay cerca de 3.000 kilómetros de red terciaria, que están a cargo del INVIAS, y desde el año 2012, no se hace nada al respecto en torno a su mejoramiento, y creo que es un reto y una problemática que tienen la mayor parte de los departamentos del país.

Yo, sí le pediría al delegado del señor Ministro de Hacienda, que atienda el llamado que hizo la Ministra por favor, y que lleguemos a ese billón de pesos. Porque realmente si queremos mejorar la competitividad del sector agropecuario del país, es necesario mejorar la red terciaria de

nuestros departamentos, y sí queremos seguir potencializando un sector, que ha venido trayendo grandes dividendos como es el turismo, también un mejoramiento de la red terciaria. Y como lo decía mi compañero Esteban, ir más allá, y pensar en placa - huellas o pavimento, podríamos ser mucho más eficientes y competitivos en el sector del turismo, señora Ministra.

En cuanto a las concesiones del plan de 4G, que presentó el Gobierno anterior, entiendo que hay 22 proyectos en construcción, y 8 en pre-construcción; pero también en el informe que nos pasó el Ministerio y la ANI, hay 9 proyectos estructurados: están Barbosa - Bucaramanga, Zipaquirá - Barbosa, Ocaña - Cúcuta, Duitama - Pamplona, Sogamoso Maní, Chinchiná - Mariquita, Bogotá - El tablón, y la conexión entre la Calera y la Calle 170. Yo quisiera preguntarle, ¿si estos proyectos van a contar con el aval del Gobierno actual? dado que 4 de los 9 proyectos, tienen presencia en el departamento de Boyacá; si se cuentan con los recursos para invertir en estos proyectos, y si se contaran con los recursos y si se contara con el aval del Gobierno, preguntarle ¿cuándo estaría presupuestado iniciar los procesos de licitación? eso por ese punto.

Tercer punto, y es las concesiones que se tienen en el departamento de Boyacá. El Representante Wílmer Leal, ha propuesto un debate en ese sentido, y no voy ahondar mucho al respecto; pero sí quiero dejar la preocupación frente a la concesión de la vía Sisga - El Secreto. Es una concesión que se empezaron sus trabajos en octubre del 2016, y hasta el momento el avance de la obra es apenas del 8%, pero el peaje entre Machetá - Guateque sí está funcionando perfectamente, y los ciudadanos de las provincias de Oriente y Neira para el caso de Boyacá, pero también para los habitantes de Casanare y de Cundinamarca que se beneficiarían por esa vía, pues realmente los avances son nulos. Y en ese sentido, Ministra, ya que usted fue citada a un debate que se está desarrollando en este momento en la Comisión Primera, en torno a las crisis de la vía de Bogotá al Llano, este se convierte en un corredor alterno, que sería muy importante que concluyeran los trabajos y la concesión fuera mucho más eficiente en su trabajo y realmente tuviéramos esta vía alterna a Villavicencio, que hoy realmente está en expectativas; porque yo sí quiero preguntar, sí realmente, bajo la supervisión que ustedes están realizando ¿el contrato sí determinaría o terminarían las obras en octubre del 2019? como lo está pactado en el contrato inicial de concesión, porque hoy reitero, solo vemos un avance apenas del 8% del contrato.

Otro tema, que quisiera solicitarle señora Ministra, porque es muy importante para el Oriente colombiano, y por supuesto para la ciudad de la cual soy, que es Duitama, es el corredor vial Duitama - Charalá, que conectaría el Oriente colombiano, con el centro del país; haría mucho más eficiente el transporte de carga

de esta región hacia Bogotá, es un tramo de 57 kilómetros, inicialmente estaban construidos 8 kilómetros que requieren además hoy en día obras de estabilización, mantenimiento y adecuación; luego el contrato plan del Gobierno departamental anterior, logró con una inversión de treinta y seis mil millones de pesos (\$36.000.000.000), pavimentar 9 kilómetros más, y el gobierno departamental en un contrato PAZ, que realizó de gestión del gobierno departamental de Boyacá actual, pues lograron la consecución de cuarenta y dos mil millones de pesos (\$42.000.000.000) que alcanzarían para 10 kilómetros más. Si evaluamos que en lo que se ha invertido en el costo por kilómetro está alrededor de cuatro mil millones de pesos (\$4.000.000.000), habría un faltante de 30 kilómetros para lo que corresponde al límite con Santander, en el sector que corresponde a Boyacá; una inversión que si proyectamos con ese costo por kilómetro, sería de cerca de ciento veinte mil millones de pesos (\$120.000.000.000).

Ministra, así como el Doctor Esteban, le ha pedido un proyecto muy importante para su departamento, yo le pido, por favor, porque además tendría un gran impacto regional, que beneficiaría a tres departamentos: Norte de Santander, Santander y Boyacá, que se tenga en cuenta la inversión y los recursos que además están presentados en un ambicioso contrato Bicentenario, que ha construido el departamento de Boyacá, en torno a la conmemoración del Bicentenario, y a la Ley Bicentenario que vincula al Gobierno nacional en inversiones, en infraestructura y en infraestructura vial.

Es eso Ministra, estaremos muy atentos a su respuesta y al compromiso Ministra, usted siempre ha mostrado su buena disposición lo sé, lo mencionaba usted, que la señora Vicepresidenta, quedó a cargo de algunos temas especiales y entre ellos está el tema del Bicentenario. De acuerdo con la ley 1916 del 2018, además de lo que ya mencioné, se vincula al Ministerio de Transporte en articulación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en la pavimentación de los anillos turísticos de la Ruta Libertadora, presupuesto que yo sé, usted nos ayudará a la consecución, y que esto sea una realidad Ministra. Le agradezco infinitamente, y muchas gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Representante, y buen viaje, que sé que hizo el esfuerzo por acompañar la sesión. Tiene el uso de la palabra la Representante Martha Villalba.

H.R. Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, señora Presidente, amigos Representantes. Quiero saludar de manera muy especial a la Ministra Ángela María Orozco, a Carlos García, complacida de que toda su experiencia, hoja de vida y demás sea tenida en cuenta hoy por este nuevo Gobierno, en la ANI

usted conoce el sector ampliamente; quiero saludar también, a Carmen Ligia Valderrama; a la Superintendencia de Puertos y Transporte; a Ángela María Gómez de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; al Director de la Aeronáutica Civil, a Juan Carlos Salazar; a los funcionarios del Ministerio de Hacienda; de igual manera de Planeación Nacional. Bienvenidos a esta su Comisión.

Quiero manifestarles que bueno, viendo el informe de la Ministra, y como es normal, en todo el tema de lo público reconocer también, grandes obras y grandes proyectos, que se hicieron en materia de infraestructura en el periodo anterior de Gobierno, obras importantes, intervenciones de grandes vías, en todo y cada uno de los rincones del país. Aquí lo hablaba con nuestro colega de Antioquia, que Antioquia se llevó casi todo, por eso hoy tenemos el derecho todo de pedir más para nuestra región. Y creo que Ministra, jamás será suficiente los recursos para poder y nunca encontraremos recursos, sobre todo cuando culmina un periodo de Gobierno e inicia un proceso nuevo, porque obviamente planes de Gobierno se ejecutan, y obviamente la agenda viene ahora, para el nuevo Gobierno, al cual aspiramos a que sea de gran beneficio para todo el territorio nacional.

Nosotros entendemos que la dinámica misma de lo público, hay situaciones complejas, creería que con su talante Ministra, usted va a poder superar, y quiero que sepa que desde la Comisión, estaremos muy atentos para apoyarla, en todo aquello que sea de gran beneficio para nuestro país, pero también quiero que sepan todos los funcionarios, que seremos críticos, en todo aquello que también consideremos que de alguna manera va a afectar la dinámica, y el desarrollo de nuestro país. Nosotros de manera muy particular, tenemos varias apreciaciones: una, es creo, que en el tema de los sistemas de transporte Masivos, hay que poner la lupa a todos estos temas, por cuanto se han generado grandes inconvenientes desde la concepción misma de los Sistemas de Transporte Masivo; estos han sido objeto de debates en esta Comisión, y creo que hoy, hay graves inconvenientes; porque ya integrar el Sistema como tal, especialmente las áreas metropolitanas, y en el caso muy particular el tema de la ciudad de Barranquilla y sus municipios, obviamente vemos con preocupación, graves inconvenientes en todo ese proceso de integración, donde existen algunas disputas, algunos inconvenientes, que creo que de la mano de ustedes van a ser fácilmente superados.

De igual manera, yo quiero manifestar, que tengo preocupaciones en muchas obras, en muchas obras que se vienen adelantando en la Región Caribe; una región importante, una región integrada por 7 departamentos, un poquito de Antioquia también hay que incluirlo, San Andrés Islas y demás, y considero que para nosotros es vital e importante que el Gobierno nacional,

aún nuestra región, pese a todos los avances en materia de obras de infraestructura, aún nos falta muchísimo, y sobre todo, el poder concluir obras importantes, entre las cuales voy a mencionar algunas, como es el Centro de Investigaciones para el Canal de acceso del Puerto de Barranquilla, la doble calzada Ciénaga - Barranquilla, una obra que es importantísima, hoy tenemos graves inconvenientes de erosión en la zona, y está en riesgo todo un tema de seguir y de no actuarse de manera oportuna, por cuanto la misma erosión costera, viene afectando la vía actual, y ello implica que cada vez que se generan este tipo de situaciones, si no se da una solución de fondo, vamos a estar invirtiendo grandes recursos que obviamente se perderán en el tiempo como tal.

De igual manera, quiero manifestarle que celebramos la noticia de las vías terciarias que son importantes, es un gran clamor de todos y cada uno de los alcaldes y gobernadores de mi región; especialmente por todo el tema de que nuestros municipios, especialmente los municipios más apartados requieren y que son municipios con una vocación agrícola, con una vocación ganadera, indudablemente las vías terciarias son vitales e importantes, y eso creo que es un muy buen anuncio que hoy usted nos da. Ojala lleguemos al billón de pesos que sería lo ideal.

Ahí presionando y creo, esa es la tarea de la Comisión, el poder presionar la búsqueda de más recursos, yo creo que usted logró un poco, una suma importante, ahora vamos a ver si nosotros puyando logramos un poquito más. La concesión de los Montes de María que es una vía importante, el puente de la hermandad entre Salamina y Puerto Giraldo, importantísima para todo el tema de la conexión de la vía El Sol y todo este tema, la recuperación del ferrocarril central entre la Dorada y Santa Marta. Yo estoy hablando de mi región, mi región lo merece, mi región es una región que aporta muchísimo al producto interno bruto de nuestro país, y por lo tanto estas obras son prioritarias y demás que es un compromiso y un pacto para lograr la competitividad de toda la zona.

Obras importantes que se vienen ejecutando en materia de infraestructura aeroportuaria, como el aeropuerto de Barranquilla, el Puente Pumarejo, creo que esta obra es significativa para nosotros, nos preocupa que no existan los recursos para la demolición del Puente Pumarejo actual; creo que ahí se tienen que buscar alternativas, porque podría convertirse en un icono turístico de todo este tema de la economía naranja, que tanto plantea el Presidente Duque, y podría ser utilizado y creo, que no sería la demolición total, sino una parte de esta infraestructura, para poder generar unas opciones totalmente diferentes, desde el punto de vista turístico y demás. Ahí se encuentra la isla que podría también generarse una opción importante, dentro de ese proceso de desarrollo económico para la ciudad de Barranquilla, para el

departamento del Atlántico y el departamento del Magdalena.

Quiero, hoy levantar mi voz de protesta otra vez, así como clamo y pido para mi región, y celebro todas las cosas positivas, nosotros desde tiempo atrás celebramos y compartimos todo el tema de la recuperación del Río Magdalena, esa no es una petición de los atlanticenses de los Barranquilleros. La navegabilidad del Río Magdalena, no solamente nos va a beneficiar a nosotros, eso va a beneficiar a más de 11 departamentos en nuestro país, y con ello se va a reactivar una gran cantidad de condiciones sociales, económicas para toda Colombia. Esto, arrancó con mucho entusiasmo, desafortunadamente, todos conocemos que la suspensión del mismo no obedece a temas económicos, no obedece a licencias ambientales, no obedece a consultas previas, que debían organizarse con las comunidades, y hoy se suspende y es un proceso que se ha venido adelantando no por cualquier entidad; aquí han estado involucrados el Ministerio de Transporte, ha estado involucrado la ANI, ha estado involucrado Cormagdalena, esto no lo han hecho agentes externos, esto lo ha venido realizando el mismo Gobierno nacional, y hoy nos preocupa que se vaya a dilatar en el tiempo. Veo una situación compleja entre el Ministerio de Transporte al manifestar, así usted lo expresó hace pocos días en la ciudad de Barranquilla, en donde decía que se requerían unas licencias, y la misma ANLA manifiesta que eso no es cierto. Pero creo, que si el proceso inicial, Ministra, ¡perdóneme pero estoy interviniendo! quiero manifestarle de que tendrá todo el espacio, pero independientemente las instituciones son una sola, los criterios legales son uno solo, aquí las normas no las podemos inventar o adecuar, según las condiciones, ayer lo decíamos, las personas somos aves de paso, las instituciones son una sola, la ley es una sola, y creo que todos esos criterios deben ser contemplados como tal.

Yo creo, que hoy estos anuncios de iniciar de cero preocupa, porque iniciar de cero esto más las consultas, más todo el tema de licencias ambientales y demás, le voy a decir cuándo vamos hacer la recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena, en 100 años. Poner de acuerdo a más de podrá imaginarse usted mil municipios del país, con todas estas consultas previas y demás, eso va a ser una obra imposible. Digámosle la verdad al país, si esta obra es viable o no es viable.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Hoy, quiero manifestarle que el canal de acceso a la ciudad de Barranquilla, presenta graves inconvenientes, esto afecta el puerto de Barranquilla y los demás puertos, y con ello, la competitividad de nuestra ciudad, esto es de verdad para nosotros preocupante, y yo creo que hay que tomar medidas, hay que tomar acciones, hay que establecer prioridades, y la recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena va a

beneficiar al país, va a hacer que Colombia sea un país mucho más competitivo; los países que han logrado grandes desarrollos, lo han hecho, porque han mirado al Río, y yo creo en el Gobierno del Presidente Duque, creo en sus buenas acciones, creo en la concertación, y creo en que los recursos hay que buscarlos, hay que concertarlos, porque esto permitiría, definitivamente, la movilización en Colombia, de más de 7.200 toneladas de carga, durante 24 horas en el país; esto, permitiría superar brechas de pobreza existentes en más de 11 departamentos de Colombia, disminuiríamos aquí uno de los grandes problemas de nuestras vías, que es el desgaste que generan el problema de la accidentalidad, las muertes que ocurren en todas las vías nacionales, y creo que, nosotros con la recuperación del Río Magdalena, nuestras vías no estarían tan congestionadas, como hoy en día están, vamos a hacer la apertura de la misma, ayudaríamos a disminuir la contaminación en Colombia, generaríamos empleos, generaríamos desarrollo en los municipios que se encuentran ubicados en toda la cuenca del Río Magdalena, eso permitiría la productividad de esos municipios; o sea, tanto se lograría con la recuperación, no podemos seguir de espaldas a la recuperación, a la navegabilidad del Río Magdalena, esto va a lograr mejorar las condiciones. Hoy preocupa, que veamos que el canal de Barranquilla, el canal de acceso, tenga tantos inconvenientes, cada vez tienen que rentar una draga, es un proceso dispendioso, es un proceso que podríamos evitarlo.

Y, hoy también, quiero hablarle de una situación en el tema del Río Magdalena. El Río Magdalena atraviesa 11 departamentos del país, y con ello, arrastra toda la contaminación que se arroja en el Río, toda esa contaminación llega a nuestro departamento, al municipio de Puerto Colombia, al municipio de Juan de Acosta, de Tubará, de Piojó, a las playas de Bolívar, y no existe ninguna compensación a estos municipios, por todo el impacto negativo que genera en nuestras playas, erosión, contaminación, y nuestra región es eminentemente turística, dependemos del turismo, ¿qué le ofrecemos al turista en nuestras playas?, y sobre todo, cuando recibimos toda la contaminación del Río Magdalena; yo creo que, aquí, hay que abrir espacios, revisar el tema, y mirar como ese impacto negativo, desde el punto de vista ambiental que el Río genera en las playas nuestras, se compensa.

Gracias, señora Presidente.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante, muchas gracias. Tiene la palabra el Representante, Luis Fernando. Le recuerdo, son 5 minutos Representante.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Buenas tardes para todos, señora Ministra, Doctor Carlos Alberto, compañeros, y demás personas que nos acompañan. Ministra, muy

preocupado estoy, porque no veo el Aeropuerto del Café en el programa que tiene el Gobierno Duque, en el próximo cuatrienio, y es un compromiso que el Doctor Iván Duque, hizo con los caldenses; por favor, yo quiero que metan alguna cosa, dentro de ese presupuesto, para que ese tema sea viable.

Ministra, es imposible, nosotros llamarla a ponerla aquí contra el paredón, si solo llevan 36 días en este Gobierno, y mi papá tenía una frase, muy sabia, cuando uno le pedía algo, decía que, - la olla estaba raspada o estaba rota -, pero el Gobierno anterior, se llevó la olla; y va a ser muy complicado, todos nosotros, venir aquí con una lista de mercado muy grande. Y, cuando uno se sienta en las Comisiones conjuntas, ve al Ministro de la cartera de Hacienda, con ganas de salir corriendo, porque no ve de donde sacar recursos, para que este Gobierno, sea un Gobierno que les pueda cumplir a los colombianos.

Hay unos temas muy importantes en el departamento de Caldas, ve uno la solicitud de la Doctora Martha, el tema de la navegabilidad del Río Magdalena; el Gobierno anterior se lo pasó yendo, y haciendo promesas, y fue muy poco o casi nada, lo que se hizo allí. El ferrocarril que llega a la Dorada, lo inauguraron, y no llegó sino ese día, cortaron la cinta, se devolvieron, y vaya problema tan grande que le dejaron a esa región. Aplaudo que hoy usted, señora Ministra, vuelva e incluya el tema de las vías terciarias, desde el año 2015 le quitaron los recursos a ese programa, y hoy, los municipios del país, que son casi en su mayoría de categoría sexta, no tienen recursos para poder habilitar esas vías, y como decía también, la Doctora Martha, somos un país de caficultores, de pequeños productores, de minifundistas, y si no hay vías, no hay competitividad.

Yo le pido, al Doctor Juan Camilo, que el Aeropuerto del Café es un compromiso que hizo el Presidente Duque y, ojalá, lo metan dentro de la agenda, porque la bancada de Congresistas del Eje Cafetero, va a estar toda, todos los días, buscándolos a ustedes, y todos los días hablando con el señor Presidente, porque el quedó comprometido en que aterrizaría, en este cuatrienio, en el Aeropuerto del Café.

Señora Ministra, otro tema muy preocupante, hace ya, el Doctor Carlos Alberto García, me ayuda con la fecha, la Autopista del Café, lleva 13, 14 años de haberse construido, y no la han concluido; es lamentable que lo que le corresponde al departamento de Caldas, todavía no lo hayan terminado, una concesión larga, una concesión con muchísimos recursos, y esa vía, como que en el Gobierno anterior, no tuvo doliente, o en el Gobierno anterior, el mapa de Caldas, se desapareció del mapa de Colombia, porque fue muy poco lo que el Gobierno anterior, hizo por nuestro departamento.

Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante, muchas gracias. Tiene la palabra el Representante Oswaldo. Y, se prepara la Representante Adriana.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, Presidenta. Un saludo cordial a la Ministra Ángela María Orozco, a su Viceministro Juan Carlos; a la Doctora Hilda María Gómez, de la Agencia de Seguridad Vial, bienvenida Doctora; al Doctor Carlos García, de la ANI, bienvenido; al Doctor Juan Carlos Salazar, Director de la Aerocivil.

Bueno, la verdad que, como decía mi compañero Milton, aquí estamos es para recibir un informe, en qué estado recibieron el Ministerio. Celebro que de pronto se pueda continuar algunas, sobre todo, la propuesta que hizo el Gobierno pasado, de esa infraestructura, de seguir implementando la infraestructura que hoy tenemos, y seguir Ministra, con lo que usted dice, copiándole a esos países en desarrollo, que la única forma de hacer desarrollo a nuestro país, también es a través de los bancos. Igualmente, la Ministra, nos entrega un informe, donde recibe 30 concesiones, con 31 tribunales de arbitramento, eso de verdad que es muy delicado, y, sobre todo, con 3 concesiones con cierre financiero, eso es muy delicado recibir un Ministerio, en esas condiciones; donde la ANI necesita de cerca de 1.9 billones de pesos, donde las vías para la equidad necesitan 1.2 billones, como dice, aquí lo que necesitamos es presupuesto, que nos permita seguir, sobre todo, avanzando en esa infraestructura que se planteó desde el periodo pasado; con graves problemas en las diferentes concesiones, como la ruta del sol, pero también quiero hacer referencia sobre todo, en que la ANI, hoy por hoy, no pasa por el mejor momento, yo creo que hay que hacer la reestructuración y, sobre todo, teniendo en cuenta que la ANI, fue montada o estructurada, o nació, como una plataforma para soportar estas grandes vías de 4G.

Igualmente, celebro mucho Ministra, que usted de pronto le vaya a poner mucho cuidado a esa concesión Buga - Buenaventura, yo creo que, ojalá, nos permita al terminar este periodo, que usted pueda cortar esa cinta de una vez por todas, porque llevamos más de 20, 30 años, sobre todo, queriendo sacar esta vía adelante, miren, nosotros no podemos legislar de espaldas a los puertos, y especialmente de Buenaventura, por Buenaventura hoy ingresa el 52% de las mercancías, no podemos seguir legislando por un puerto que hoy le permite, sobre todo, conectarse al país con el centro y con el norte.

Celebro mucho también, Ministra, que usted le ponga mucho cuidado a lo del túnel, porque el túnel y el puerto, nos va a permitir sobre todo, abaratar los costos de transporte; hoy, una importación desde la China, puede estar costando, en un container de 10 toneladas, cerca de cuatro millones de

pesos (\$4.000.000), y de Buenaventura a Bogotá, tiene un costo de cerca de doce millones de pesos (\$12.000.000); hay que mirar la forma que nos permita abaratar esos costos, y se vuelva mucho más atractivo ese transporte de Buenaventura hacia el centro, y hacia el norte de nuestro país. Entonces, celebro lo del túnel, celebro lo de la concesión, y ojalá, lo podamos hacer a la mayor brevedad posible. Pero también celebro algo muy importante, sobre todo, ante la solicitud que le ha hecho la Ministra, al Ministro de Hacienda, de solicitarle 1 billón de pesos, perdón, ¿1 billón?, ¡1 billón de pesos!, de los cuales le ha entregado, o le prometió ya seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000), porque es que la verdad, mire, en el Valle del Cauca tenemos una red vial de cerca de 8.230 kilómetros, de los cuales 4.752 el 57%, está a cargo de los municipios; 2.226 kilómetros están a cargo del departamento en redes terciarias, y red secundaria, 900 de red secundaria, y 1.300 de red terciaria, y solamente 735, están a cargo de la Nación, que es la red primaria, y 516 a cargo de INVÍAS. Ahí, Doctora, como todos los amigos, colegas, le han solicitado, de Antioquia, de Boyacá, del Atlántico, tenemos un proyecto muy interesante, presentado a través de la Gobernación, en cabeza de la Gobernadora del Valle del Cauca, sobre todo para las vías secundarias y terciarias, que son el 26.8%.

Igualmente, sobre la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Yo quisiera, ahí, de pronto, Doctora Hilda, mire, la seguridad vial en todo el país no es la mejor, pero la podemos mejorar; mire, hablando del Valle del Cauca, entre enero y abril, se presentaron cerca de 297 accidentes de tránsito, 111 en motos, 74 fueron peatones, 35 en automóvil, 17 ciclistas, y 60 casos que no se han podido reportar, no tienen ningún reporte en qué momento fue, y que vehículo fue, si fue moto, carro o camión. Pero, yo quiero hacer énfasis aquí, porque si ustedes recuerdan un caso de febrero del 2018, en el Valle del Cauca, cuando hubo un accidente de un bus, donde iban unos habitantes venezolanos, cerca de 35, 5 de ellos en un estado grave, y sabe ¿por qué resultó el accidente?, el accidente resultó, porque a un tren cañero se le soltó el último vagón, y ocurrió el accidente; yo quiero hacer énfasis, para esto no necesitamos plata, para esto necesitamos es que se haga cumplir la norma. Hoy, en el Valle del Cauca, circulan cerca de 5.000 vehículos agrícolas, de los cuales, del 100% de los accidentes, el 2% ellos están incluidos ahí; qué pasa, la norma 5753 del 2004, le permitió, a estos trenes cañeros, no tener solamente 4 vagones, sino 5, ¿qué son vagones?, de pronto para los que no conozcan el tren cañero, una tractomula, la más grande que ustedes ven circular por las vías de Colombia, tiene cerca de 20 metros, este tren cañero tiene 57.60, casi son 3 mulas. Mi solicitud es la siguiente:

Primero. Que se haga cumplir la norma. Cuando le aprobaron esta norma, los trenes cañeros debían

financiar, sobre todo, los puentes y los retornos, muchas veces, el último vagón, en un retorno, se ha volteado y ha causado un accidente.

Segundo. Cuando ellos salen del cañaduzal, de recoger la caña, la norma habla, de que ellos deben limpiar inmediatamente, para evitar accidentes; no lo hacen de manera inmediata, y ahí viene, de pronto al traste, los accidentes que podemos tener, no podemos decir que, todos estos accidentes son por los trenes, pero sí los podemos disminuir.

Y, la otra solicitud. Cuando usted va manejando, en una vía del Valle del Cauca, que es doble calzada, no hay problema, pero cuando estamos manejando en una calzada, que es doble vía, pasar un tren cañero es muy difícil, se complica pasar un tren cañero de 60 metros, se puede desestabilizar, los que vamos en carro, y los que van en moto es peor, y los peatones, ahí se causan muchos accidentes; pero cuando nos lo encontramos de frente, al tren cañero, en la noche, creemos que ya paso el camión, la tractomula, 20 metros, y giramos a la izquierda, y nos encontramos con el tren cañero; ¿cuál es mi solicitud?, porque es muy largo el tren cañero, que los trenes cañeros, los vagones, tengan la iluminación hasta el final del tren cañero, que nos va a permitir visibilizar cuando hagamos el cruce, creyendo que ya pasamos el tren cañero, y evitar un accidente; ocurren accidentes todos los días en el Valle del Cauca de este tipo, se meten por debajo del tren, en el tercer vagón, en el cuarto vagón, y en el quinto vagón, y mirar bien, Doctora Hilda, la normatividad, que le permita a estos trenes no circular indiscriminadamente por las vías secundarias, terciarias y primarias, porque la mayoría de accidentes, sobre todo, en el Valle del Cauca que es muy agrícola, se ha presentado a través de este medio de transporte, que es un medio de transporte muy bueno para el desarrollo del Valle del Cauca, pero por lo menos, que nos cumplan con la norma.

Muchas gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Tiene la palabra, la Representante Adriana. Y, se prepara, el Doctor Fredy León.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias, Presidenta. Con el saludo a la señora Ministra, muchas gracias por esa disposición que ha mostrado a lo largo de los debates, al Director de la Aerocivil, al funcionario de Invías, al funcionario de Planeación, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Primero. Hacer un marco general que, estamos ad portas de empezar a mostrar que se va a hacer en 4 años de Gobierno, y es importante evaluar el pasado, para continuar de allí, tener puntos de partida. Creo que esta Comisión se ha mostrado totalmente interesada en apoyar a los ministerios, en apoyar a los funcionarios, para que hagan su

mejor esfuerzo por el bien de todas las regiones. Entonces, yo quisiera aclarar esa parte, nosotros hacemos observaciones con miras a que se evalúen las cosas, y se continúen en pro de mejorar.

Entonces, respecto a los informes, pues, primero decirle, yo soy del Valle del Cauca, tuve la oportunidad de estar en su despacho, creo que en el tema del Valle del Cauca, de acuerdo con mi compañero Oswaldo, pero, además de eso, usted encontró que hay un grupo ya del Valle del Cauca, donde se concertaron una serie de proyectos que tienen que ver con el Aeropuerto, que tienen que ver con la vía la Orinoquía, con el tema de Buenaventura, con el tema de la nueva estructuración de proyectos de la malla vial; eso digamos que está sobre el tapete, y nuestra misión aquí, creo yo, es favorecer que todos esos proyectos y todos esos anhelos, que tenemos todos por nuestra región, se lleven a cabo; más aún cuando en el tema de la infraestructura es un tema como, tan ingrato, para algunos sectores que se han ido quedando desfinanciados, como el tema de Invías, se van quedando desfinanciadas las vías de los barrios, las vías que la gente a veces siente con mayor peso, si el Estado se encuentra presente en su región, cuando tiene buenas vías, y cuando tiene buena infraestructura, por mucho que se diga del sector social, ese es un impacto grandísimo en la calidad de vida, y en la sensación de Estado para la gente.

Entonces, lo que he hecho, con esos documentos, así rápidamente, es como dividir en las diferentes entidades. Aquí, en la parte de la ANI, pues, creo que ha tenido una nueva opción de financiación de las vías, y es el tema de las concesiones viales, pero también, en el tema de las vigencias futuras, que son las más altas de los presupuestos que se tienen acá proyectados, y ejecutados 2018 - 2019, es preguntarle, al director de la ANI, ¿este horizonte de vigencias futuras comprometidas, cuántos años son?, porque entonces, estaríamos hablando de que tenemos ya un presupuesto previamente comprometido por los 4 años, o por ¿cuánto tiempo? y, de ahí entonces, ¿las nuevas estructuraciones, qué vigencias futuras requerirían?, porque aquí no habría margen para asumir nuevas vigencias, según lo que uno ve, así, a groso modo.

En el tema de la Aerocivil, agradecerle la disposición, Doctor, que ha tenido también, pero, cuando usted argumenta el crecimiento del transporte aéreo en el país, dice, tengo un personal que ha crecido muy por debajo del crecimiento del sector; pero aquí, en las proyecciones de presupuesto 2019, en funcionamiento, la Aerocivil tiene el 60% de todo el funcionamiento del sector transporte, entonces ¿qué es lo que pasa con los gastos de funcionamiento de Aerocivil?, porque aquí estamos hablando, si estos son los documentos que estamos haciendo referencia, que son cerca de lo que les digo, seiscientos diez mil quinientos dieciséis millones de pesos

(\$610.516.000.000), está en la cuarta hoja de la respuesta de la Ministra; son el 60% del billón que estamos hablando, que es funcionamiento, entonces, ¿qué pasa ahí, por qué no alcanza, y estamos tan pesados en esa parte?

En el tema de Invías. En la ejecución que muestran a julio del 2018, hay una ejecución alta del 85% y, se ve que hay una inversión también alta, de 2 billones de pesos, el funcionamiento también es el segundo de todo el sector transporte, pero tiene también, unas vigencias futuras de 1.2 billones, aproximadamente, la pregunta es ¿hasta cuándo?, o sea, vamos a sentarnos aquí, más o menos, a decir, ya está comprometido los 4 años, o estamos ad portas de finalizar unas vigencias futuras, estamos hablando entonces de que no se trata de planear un año, sino de planear 4 y hasta más. Entonces, quisiera saber el tema de vigencia futura de Invías, ¿qué pasa allí? Y, en el tema de Invías, también, pesa mucho en su presupuesto transferencias, quisiera saber, porque no conozco, ¿a qué se refieren las transferencias?, ¿a quién le transfiere Invías esos recursos?, y es el sector que tiene el recurso más alto en cuanto a desfinanciación, aparece aquí.

Y, ahora, quiero referirme a la siguiente conclusión, para que concatenemos eso, Invías tiene una alta desfinanciación, el Ministerio de Transporte, su cartera Doctora, directamente su oficina, tiene una ejecución del 56%, y uno dice, bueno, eso es a julio de 2018, qué es lo que preocupa del Ministerio, el desglose de esa ejecución; en el desglose de esa ejecución es muy preocupante, hay un programa específico, que se llama construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial, Fondo de Subsidio de la Sobretasa de la Gasolina, Ley 488 de 1998, que con una apropiación de dieciocho mil doscientos tres millones de pesos (\$18.203.000.000), solo alcanza unos compromisos del 13%, entonces uno dice, estamos desfinanciados por Invías, pero, hay un recurso que para lo que yo veo, de los recursos que ustedes tienen, es un programa que tiene unos recursos muy altos, y una ejecución muy bajita; visto así de primera mano, tenemos de dieciocho mil doscientos tres millones de pesos (\$18.203.000.000), una ejecución de 2.275, es demasiado baja, y eso quisiera pues que lo miraran.

En el otro tema, Doctora, solo ya rematando cuatro cositas:

La primera. En el tema de los servicios de transporte, que todo el país entramos en la modalidad de un servicio de transporte masivo; este documento nos lo ha hecho llegar el gerente del MIO, del servicio de transporte masivo de Cali, ellos hablan de generar una propuesta, que se llama "POMUS", propuesta para la construcción de una política pública por una movilidad urbana sustentable, y que ha sido preparada en conjunto, con diferentes operadores de servicios de transporte masivo en todo el país; yo quisiera

saber, si de esta propuesta se generó una mesa de trabajo, para que la discutamos, porque tiene cosas muy interesantes, donde solamente quiero resaltar una, y es que cuando se establece que es una política pública el transporte, y cómo contribuye al desarrollo de las ciudades, pues, ahí entramos todos y ponemos todos, los municipios, los usuarios, los departamentos, y la Nación, a ver si logramos, que este Sistema de Transporte Masivo, que adoptamos en toda Colombia, no se deja caer, porque la verdad ha perdido bastante credibilidad en los últimos años.

La otra parte tiene que ver con algo que yo respeto mucho, en las clases de geografía, yo veía siempre, recuerdo de eso, hay dos Ríos importantes que atraviesan el país, el Río Magdalena y el Río Cauca, en el Valle del Cauca, estamos totalmente desmoralizados, porque tuvimos un Conpes del Río Cauca, más o menos en el año 2010, que terminó siendo la vía para cerrar el basurero de Navarro, y eliminar lixiviados del Río Cauca, y el jarillón sobre el Río Cauca, porque hay posibilidad, de que una inundación cope la zona oriental de Cali, pero tenemos un jarillón a un lado, o sea, que la inundación toca que se vaya por un lado, porque el otro lado, que es la zona de Calendaría, no tiene jarillón, pero eso es asunto de otro tema.

El tema básicamente, es que tenemos en una geografía, dos vías arterias inmensas, que es el Magdalena y el Cauca, y a mí me preocupó mucho lo que usted dijo, para el Magdalena no encontramos un operador, o un financiador, que vea un promisorio negocio en la navegabilidad de los dos Ríos, entonces, ¿qué vamos hacer?, o sea, estamos desperdiciando dos Ríos, que, en el caso de mi departamento, con mucho respeto lo digo, se nos ha vuelto la alcantarilla más grande de Colombia, ¿qué podemos hacer para el tema de la navegabilidad de esos dos Ríos?

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Un minuto Representante, por favor.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

La última cosa es, en el tema de la infraestructura colombiana. Aquí no podemos olvidarnos que, si bien hay un esquema financiero privado, también es cierto, que hemos tenido grandes escándalos de fallas en la construcción. A mí sí me parece importante que desde esta Comisión, y desde las dependencias que ustedes tienen, se analice qué está pasando con la ingeniería colombiana, porque no es plata, hay una situación técnica que está fallando, ya lo vimos en Medellín con una serie de construcciones, lo vimos ahora en el puente Chirajara, no es plata, es capacidad técnica, es que se está volviendo lo financiero lo importante y lo técnico no, quisiera pues esos punticos.

Muchas gracias, señora Presidente y señora Ministra, y demás funcionarios.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Tiene la palabra, el Doctor León Fredy, y se prepara el Representante Aquileo. Representante 5 minutos; les recuerdo y les pido el favor a todos, de verdad hacer uso, porque quiero que nos escuchemos todos hasta el final, para que no tengamos esa dificultad, que ya se nos presentó en días pasados.

Honorable Representate León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias, señora Presidenta, un saludo muy especial para la Ministra, y demás funcionarios que nos acompañan hoy, a todos los compañeros Representantes, y público en general.

Voy a empezar hablando un poco del problema estructural que hay en el país, que además nos convoca a solucionarlo, hoy estamos en un espacio importante, que es un reto además, y a usted Ministra, que aquí nos vamos a ver seguramente 4 años, con el ánimo de ayudar, eso es lo que hay que hacer hoy; hoy estamos en la OCDE, por ejemplo, que nos obliga a ser más competitivos, y eso nos permite de una manera, ser críticos con lo que ha pasado, y en eso, Martha, estoy de acuerdo contigo, y lo que han dicho todos los amigos de la costa caribe, porque hay que ser críticos de lo que ha pasado, pero no nos podemos quedar patinando en el pasado, sino, cómo planificamos lo que hasta hoy, para que podamos construir lo que este país requiere, esto lo que tenemos, esta es la territa que tenemos, y con esta territa tenemos que funcionar, pero tenemos que ponerla a funcionar bien, y esa es la tarea, yo creo que cada uno desde sus humildes esfuerzos, pues, tenemos que hacer, para que esto salga bien.

Un poco eso, la nueva Colombia que estamos construyendo, que hasta hoy, pues nos obliga a poner de lo que hay, y lo que hay es que, en términos, para poder competir con los TLC, para poder competir hoy en este espacio de la OCDE, pues tenemos que mirar que tenemos y para dónde vamos. Hoy qué tenemos en vías, las carreteras, la red nacional de carreteras, pues tenemos más de 200.000 kilómetros, donde el informe que pasa Planeación Nacional, de esos más de 200.000 kilómetros, solo el 20% está pavimentado, de ahí vemos, cómo estamos de competitivos; de esos más de 200.000 kilómetros, en vías terciarias tenemos un poco más de 145.000, vías terciarias, donde también, además de eso, solamente el 6% están pavimentadas, de ahí sabemos qué es lo que nos compete a todos, eso es hablando de todo el territorio nacional; yo creo aquí, así vengamos de las regiones, tenemos que poner esto en lo nacional, Doctora, le esperan grandes retos con esto, para poder que esto sea competitivo, tenemos que poner esto en plata blanca; nos ponen en el presupuesto seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000), para vías terciarias, sabe ¿cuánto vale un kilómetro vía terciaria?, más o menos, sin corrupción, por

ahí, mil millones (\$1.000.000.000), un kilómetro, tenemos para 600 kilómetros, más o menos eso, y tenemos más de ciento y pico mil sin pavimentar, de ahí vemos cómo va esto. Si queremos ser competitivos, tenemos que poner las herramientas donde se necesitan, y si queremos que el campo vuelva a ser productivo, si queremos que el campo vuelva a ser usado para nuestra alimentación, nuestra economía, tenemos que hacer las vías, es la única posibilidad hoy que tenemos de competir contra el narcotráfico, es la única posibilidad de ir a brindarle las garantías a nuestros campesinos, sacar los productos, y poder competir; y esto, tiene que ver también cómo estamos atendiendo.

Entonces, esas otras vías nacionales, que, entre otras, están en muy mal estado, que hoy apenas tenemos un poco más de 1.200 kilómetros de dobles calzadas, es que no somos un país competitivo aun, pero vamos hacia allá, y hacia allá tenemos que ir, y tenemos que poner los esfuerzos para poder competir, así de sencillo, o nos vamos a quedar llorando sobre la leche derramada, si hay unas críticas, que respondan, y nosotros vamos hacia adelante, y hacia adelante tiene que ser la atención.

Y, en esto, cada uno después de hablar, coge para el territorio, no, porque es los territorios donde uno lo que más conoce, y parte de eso, el territorio nuestro, por ejemplo, no se mencionó, que tenemos que ser competitivos, tenemos grandes oportunidades hacia el Urabá antioqueño, y no mencionamos los puertos del Urabá, Puerto Antioquia, por ejemplo, que es un puerto donde existe hace rato, pero se va a modernizar, pero sí queremos que no pase lo que ha pasado en Buenaventura, que desafortunadamente el amigo Milton no está; es un puerto donde pasa el 52% de la economía del país, entra la riqueza, sale la riqueza, pero se queda la pobreza y la miseria en el puerto, eso es lo que vemos, y para allá vamos el 3 y el 4 a mirar esa realidad; pero igual, en Urabá, es el llamado de atención, señora Ministra, que esos puertos, Puerto Antioquia que es en Nueva Colonia, viven más de 20.000 mil personas, sin acueducto, sin alcantarillado, sin agua potable, y van a hacer un puerto, ojalá, antes de construir estos puertos, piensen en la atención de la gente, que no solamente pase la riqueza y se quede la miseria, si no, cómo atendemos socialmente a nuestra población, es lo mínimo que podemos ofrecer. Y en la zona del Urabá, por ejemplo, la única pretensión que tuvieron en su momento, fue ponerle unos peajes, ese era el desarrollo que iban a llevar al Urabá, ponerle unos peajes, donde los únicos que se iban a ver perjudicados era la gente que transita todo el eje bananero de los 11 municipios de un lado a otro, afortunadamente se está reevaluando y ojalá, se reevalúe bien, y pensemos en hacer las cosas bien, yo creo que, en este esfuerzo, sí merece el país hacer las cosas bien.

El otro tema. Creo que faltan dos minutos para terminar. Ayer hicimos un debate, ¿el Doctor Juan Carlos se fue?, ¡ah, no!, allá está, y no hay que volverlo a traerlo aquí, hicimos un debate bastante fructífero, donde supimos toda la cosa, pero sí quedó para todos los colombianos que vieron, que hay una dificultad, y es, ¿cómo proteger a los usuarios?, y en eso lo invito, y lo invito, a construir ese proyecto de ley para proteger a los usuarios que, dentro de todos esos usuarios estamos nosotros, que hemos sido muy afectados.

Y para terminar, porque sé que el tiempo es oro, Doctora, eso es un favor que le estamos pidiendo desde el municipio de Bello, usted sabe muy bien, y creo que algunos colegas ya hablaron con usted, del espacio que tenemos, maravilloso, que además esta Comisión es la más maravillosa de todas, porque combina el conocimiento, combina la infraestructura, todo eso mezclado es el futuro; y ese espacio que tenemos allí, el parque de artes y oficios, que eran los antiguos talleres del ferrocarril, que en el año 2009 lo donaron para hacer eso, el conocimiento, ojalá, Doctora usted nos ayude, para que los que hoy están en el poder en el municipio de Bello, no se salgan con las suyas, lo que pretenden allí es hacer vivienda, y estamos de acuerdo con la vivienda, pero en otro lado, no en los espacios que tienen que ser para el conocimiento. Entonces, le solicito que nos ayude con eso, y cuente aquí con nosotros, estamos dispuestos es a ayudar, para que el país avance, si al país le va bien, nos va bien a todos, y eso es lo que tenemos hacer, que nos vaya bien a todos, de todos los rincones de este país, que nos vaya bien.

Muchas gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Tiene el uso de la palabra, el Representante Aquileo, y se prepara el Representante Ciro.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Muy buenas tardes, un saludo muy especial a la Ministra, al equipo de trabajo, a los compañeros de la Comisión Sexta.

El país presenta un atraso muy inmenso en el tema de vías, para nadie es desconocido eso, lo hablábamos ahorita aquí, con el compañero Ciro, el vaso estaba totalmente vacío, y yo diría que quedó como a medias, todavía seguimos retrasados. No podemos desconocer los esfuerzos que hizo el Gobierno nacional anterior, en eso no podemos desconocerlo, porque hubo una gran inversión en vías 4G, inversión en aeropuertos, en puertos; en el Tolima, por ejemplo, se han realizado obras muy importantes, y se vienen realizando otras obras importantísimas y trascendentales, entre esas, tenemos el túnel de la línea, que es una inversión bastante alta de 1.09 billones de pesos, y que esperamos, que se cumplan con las fechas establecidas para la entrega de este importante proyecto; además de la segunda

calzada de Girardot - Neiva, y el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la vía Cambao – Manizales, aquí sí quiero hacer una acotación, señora Ministra y al Director de la ANI, me acaba de enviar el Alcalde del Líbano, me dice:

“Buen día, la ANI, a través del oficio número 2018-605020388, les solicita autorización a bosques, para la intervención de las fases 4 y 5, de la respuesta depende si el proyecto de la vía Cambao - Manizales, en ese tramo, continúa o se liquida. - Es urgente la intervención de todos -. Ante este ultimátum, desde el Líbano y Murillo, a través del comité pro defensa de la vía, estamos convocando a todos los actores para que nos ayuden en este proyecto”. Entonces, es importante, Ministra, que podamos desenredar este tema y creo que la palabra la tiene bosques, si no estoy mal.

En el Tolima, se han hecho proyectos muy importantes, en lo que es el anillo vial del sur del Tolima, inversiones por más de doscientos trece mil millones (\$213.000.000.000), de los cuales la ANI, ha estado presente con la Gobernación del Tolima, ha servido demasiado, pero, se requiere seguir avanzando en ese tema del anillo vial del sur del Tolima; ese es el reto que tenemos ahí nosotros.

Un tema importante, es el tema del Aeropuerto Perales. Allí se hizo una inversión bastante importante, pero tenemos gran dificultad, y ya que está aquí, nuestro Director de la Aeronáutica Civil, vemos que hay incumplimientos en la normatividad, respecto a la regulación de tarifas excesivas, para nadie es un secreto, que Avianca, viene cobrando tarifas muy altas, y la ruta Ibagué - Bogotá, Bogotá – Ibagué, por kilómetro, es una de las más altas del país; es importante, señora Ministra, y señor Director, que más aerolíneas tenga la posibilidad de acceder allí, que también hayan promociones; la región del Tolima cuenta con más de 1.3 millones de habitantes, y merecen tener esa posibilidad, cómo es que el Aeropuerto de Pereira tiene ruta internacional, e Ibagué, ni siquiera el Tolima, no tiene esa posibilidad a nivel nacional. Entonces, yo sí les pediría, con todo respeto, de que tengamos esa posibilidad, y miremos el tema de las tarifas, porque es demasiado alta.

Ministra, la felicito por la gestión, seiscientos mil millones (\$600.000.000.000), es algo importante, sobre 1 billón de pesos, pero no es suficiente, yo diría que es una mínima parte para poder avanzar en el mejoramiento de las vías terciarias de nuestro país. El Tolima cuenta con 9.766 kilómetros de vías terciarias, y más del 70% de las vías, están en mal estado; hemos recorrido gran parte del Tolima, sobre todo el norte del Tolima, donde un agricultor, un campesino nuestro, tolimense, para nadie es desconocido que el Tolima, igual que Colombia, es una despensa agrícola, y ver un campesino que tarda 3 años para producir un aguacate, y tener que vender un bulto

de aguacate en sesenta mil pesos (\$60.000), eso es muy triste; dificultad también en los paneleros, trabajemos por las vías. Pero, yo pienso que, lo decía ahorita León Fredy, vale mil millones (\$1.000.000.000), aproximadamente 1 kilómetro de una vía, y nosotros tenemos, de esos 9.768 kilómetros de vía, 6.800 aproximadamente en mal estado, ¡eso es triste!, pienso que lo mínimo que necesitaría el Ministerio, para vías terciarias, para que el país pueda avanzar, y sobre todo, mirar esos sitios de despensa agrícola importante, por lo menos unos 5 o 6 billones de pesos, hay que trabajar en ello, Ministra, y ustedes aquí en esta Comisión, cuentan con el respaldo, queremos que nuestro país cada día sea mejor, que nuestras regiones tengan la posibilidad y la importancia, para que podamos cada día poder convivir en una mejor sociedad.

Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Continúa con la palabra el Representante Ciro.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias señora Presidenta. Saludar muy especialmente a la señora Ministra, Ángela María Orozco, a todo su equipo de trabajo; y Ministra, celebrar la decisión del Presidente Duque, de colocar al frente de toda la coordinación de este importante sector, a nuestra Vicepresidenta, la Doctora Martha Lucía Ramírez, esto nos va a nosotros a garantizar, que este sector, lo vamos a ver como un sistema multimodal, que va a haber una verdadera coordinación entre todos los sectores, que creo que, ha sido una de las grandes fallas históricas que ha tenido el sector transporte, y por eso, hoy vemos unos sectores más avanzados que otros.

Y de la misma forma, también, ver este desarrollo y este sector con un mayor positivismo, ver el vaso realmente más medio lleno; yo, hacía referencia ayer, en la discusión de la plenaria en Cámara, que nosotros veíamos el sistema tarifario del sector aéreo, pero lo miramos es en las tarifas altas, y no miramos cuando las tarifas generalmente son bajas, o sea, este sistema de tarifas en el país le ha permitido democratizar el sector aéreo en el país, y por eso, ese gran crecimiento que ha tenido el sector. Y también uno podría decir, resaltar que ha sido el sector que mayor desarrollo ha tenido en el país. Hoy tenemos aeropuertos modernos en todas las ciudades, podemos decir que inclusive, por la misma cadena de valor, que hay en las aeronaves, las aeronaves nuestras, pues, son las mismas que hay a nivel mundial, o sea, tenemos la misma modernización que podemos tener a nivel mundial. Ministra, usted tiene un gran reto, sabemos las dificultades de tipo económicas que existen, pero usted tiene precisamente ese reto de generar ese crecimiento, para obtener los recursos que necesita el sector, hacer este país, un país

más competitivo, más productivo y con un mejor crecimiento.

Yo quiero aprovechar la oportunidad, Ministra, para hablarle de mi departamento, de Norte de Santander. Nosotros quizá en la historia no nos preocupamos por el desarrollo vial, por tener ahí muy cerca a Venezuela, donde teníamos toda nuestra dinámica social y económica; debido a los grandes problemas en las fronteras, y como dice uno, uno busca de los problemas una oportunidad, vemos la gran necesidad de lograr insertar el departamento Norte de Santander, tanto al interior del país, como con la conexión de todos los puertos del caribe. Por eso Ministra, dos vías fundamentales para el departamento Norte de Santander, tienen que ver con la vía Cúcuta - Pamplona, Pamplona - Bucaramanga, que hagamos ese cierre financiero, que podamos firmar esa acta de inicio, y esta obra la podamos sacar adelante.

Y otra vía muy estratégica, es la que nos une con los puertos del caribe, y por eso la importancia para nosotros también, la navegabilidad del Río Magdalena, y la puesta en marcha de todo el sistema férreo tiene que ver con la vía Cúcuta - Ocaña, Ocaña - Gamarra, con el sector de Agua Clara y con el puerto de Puerto Capulco, que es donde el Río Magdalena garantiza la navegabilidad durante todas las horas del día. En esto, pues celebramos que el Doctor García ahora esté al frente de eso, quien se ha encargado de hacer un gran desarrollo, desde el INVIAS, y principalmente en nuestro departamento; dentro de la estructuración que hoy existe en la ANI, está estructurado Cúcuta - Ocaña, y Río de Oro - Gamarra, hay un sector, son 12 kilómetros, Doctor García, que es la variante Ocaña - Río de Oro, esa no está en ninguna de las dos estructuraciones, por eso es importante, para que no quede este sector por fuera de esta nueva estructuración, que se pueda adherir a alguna de las dos estructuraciones, ojalá, pudiera usted, dentro de la estructuración de la Ruta del Sol II, como ya hay una ejecución del 50%, que pudiera estructurar, ahí mismo, toda la vía Cúcuta - Gamarra, dentro de la Ruta del Sol II. Pero hoy, esta vía Cúcuta - Ocaña, hay una gran preocupación, que la conoce muy bien el Doctor García, tiene que ver con el puente Mariano Ospina, yo creo que, aquí, hay que hacerle una intervención urgente, antes que ocurra una catástrofe en este puente, este puente prácticamente es el que recibe todo el transporte del departamento de Norte de Santander, que entra al Municipio de Cúcuta.

En la vía, Doctor Juan Carlos Salazar, en la vía Ocaña - Gamarra, hay un aeropuerto, que es el Aeropuerto Hacaritama, si bien está ubicado en el municipio de Aguachica, este aeropuerto le presta el servicio a tres departamentos, a sur del Cesar, a sur de Bolívar, a la Provincia de Ocaña y a la región, desde el Catatumbo; es importante, ya la Aeronáutica le hizo una inversión de treinta y dos mil millones de pesos (\$32.000.000.000), poder

seguir avanzando en la terminal, que es lo que le hace falta y ojalá, si pudiéramos nosotros avanzar con este aeropuerto, que pudiera quedar incluido dentro de la concesión de aeropuertos del oriente, yo creo que, sería la gran alternativa de solución, para todo este sector de la región, en el transporte aéreo.

Esas son, como las grandes necesidades que tenemos en materia vial, como lo digo, uno de los departamentos, que creo, menos desarrollo tiene en materia vial; sabemos que hay otras vías importantes, como la troncal central desde el Norte, como la vía de la Soberanía que une Arauca, la misma vía que nos genera el desarrollo de la región del Catatumbo, Tibú - El Tarra, Convención - La Mata, que son el gran trabajo que nosotros seguiremos haciendo desde el Congreso de la República.

Muchas gracias, señora Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante, muchas gracias. Tiene la palabra, el Representante Emeterio José y se prepara la Representante Mónica Valencia.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Muy buenas tardes, un saludo especial a la Mesa Directiva, a los directores y delegados de las diferentes entidades del sector del transporte y de infraestructura, que hoy nos acompañan; a usted Ministra, al Viceministro de Transporte, que también está hoy aquí con nosotros acompañándonos; a usted Ministra, un saludo de bienvenida, decirle que esta es su casa, y que cuenta con el apoyo, porque si hay una cartera importante, en la gestación del progreso económico de las diferentes regiones de nuestro país, es el Ministerio de Transporte. Felicitarla también por esa gran exposición, creo que, da muestra de la claridad, del conocimiento, que usted tiene del sector, y eso es prenda de garantía de una muy buena gestión.

Creo, Ministra, que si hay algo en lo que tenemos que invertir, y aprovecho también, para decirle, que recibo con total regocijo, que al menos esos seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000), del billón, se hayan conseguido, y cuente con el apoyo, porque si hay algo, que esta Comisión quiera apoyar, es en esta consecución de estas herramientas presupuestales, porque de esto depende el progreso económico de todas nuestras regiones.

Y quiero manifestarle, Ministra, quiero ser hoy el portavoz, del querer y del clamor, de 16 corregimientos en el departamento del Bolívar, ubicados concretamente en el municipio de Santa Cruz de Mompos. Son corregimientos que se encuentran aislados, que no tienen conexión terrestre con el municipio, con la cabecera municipal, con Mompos pasa lo siguiente, y esto tiene que ver también con la navegabilidad del

Río Magdalena, hay dos vertientes, dos brazos del Río Magdalena, que rodean Mompox y estos corregimientos, el Río Chicagua y el Río Grande, el 50% de los corregimientos en cada uno de ellos, 8 y 8, ¿qué pasa con estos corregimientos?, que, en época de verano, además de que la única forma que tienen para llegar a la cabecera municipal, es vía fluvial, en época de verano debido a la sedimentación de estos dos Ríos, no tienen como comunicarse con la cabecera municipal y la producción agrícola y pecuaria, que es tan diversa y extensa en estos corregimientos, se nos está perdiendo y termina siendo comercializada en Magangué, ¡perdiendo!, estos recursos y estos ingresos el municipio de Mompox, al cual pertenecen los corregimientos. Entonces, es una problemática que realmente nos acongoja, son del lado del Río Chicagua, 37 kilómetros, de Río Grande son aproximadamente 48 kilómetros, que se requieren de vías terciarias, para poder conectar estos corregimientos con la cabecera municipal, porque a hoy, en época de verano, si se sedimenta el Río, estas personas tienen que trasladarse hasta el municipio de Magangué, para dar toda una vuelta, y poder llegar hasta Mompox, y este traslado cuesta aproximadamente cincuenta mil pesos (\$50.000), cifra que para nosotros es irrisoria, pero, para las poblaciones y las personas que viven en estos corregimientos, creo que cincuenta mil pesos (\$50.000) alcanza a ser el mercado o la alimentación de todo un mes. Entonces, es una circunstancia que realmente nos acongoja, Ministra, y que quisiera que usted tuviera en cuenta, para este municipio.

En el departamento de Bolívar, así como en el municipio de Mompox, tenemos una gran riqueza pecuaria y agrícola, artesanal, cultural; pero desafortunadamente, en muchos otros municipios, no tenemos la conexión y la malla vial terciaria, para que esta producción pueda llevarse a las vitrinas comerciales, bien sea, a las cabeceras municipales, o en la capital de departamento, o incluso, para ser a su vez transportada a la capital del país; esto es indispensable, Ministra, y quisiera pedirle el apoyo para esta situación.

Otro tema, y es, el Aeropuerto de Cartagena. Cartagena cada vez más es demandada turísticamente, cada vez aumenta la infraestructura turística de Cartagena, cada vez hay más camas; pero, tenemos un cuello de botella, y es el aeropuerto, porque tiene una sola pista, además, no tiene para dónde expandirse, porque al lado final de la pista aérea se encuentra la carretera y el mar, en la parte de atrás se encuentran los barrios, y por un costado una ciénaga; por lo tanto, no hay para dónde expandir ese aeropuerto, y resulta ser un cuello de botella para una ciudad tan importante como Cartagena, que tiene un potencial turístico tan importante, y que hoy está siendo sub-explotado, y que realmente nos puede traer un gran provecho si se hace de manera adecuada, es un tema importante.

Solo eso quería manifestarles. Y de nuevo Ministra, a los señores directores de las diferentes entidades que nos acompañan, cuentan con nuestro apoyo para la gestación, y la consecución de aquellos recursos, en beneficio de nuestras regiones y de todo el país.

Muchas gracias, señor Presidente.

Vicepresidente - Aquileo Medina Arteaga:

Honorable Representante, Emeterio José, muchas gracias. Continúa el Representante Wílmer Leal.

Honorable Representante Wílmer Leal Pérez:

Muchas gracias, Presidente. Bueno, digamos que yo no me voy a detener mucho en varios temas de Boyacá. Primero. Sí quiero Ministra agradecer por su informe, indudablemente, si hay una cartera que en las regiones tiene un impacto grandísimo, es esta, porque indudablemente los mayores problemas de las regiones tienen que ver con todos los temas que aquí se manejan.

Entonces, como lo decía el Doctor Rodrigo Rojas, estamos aquí, y con la generosidad de mis compañeros, se va a hacer un debate sobre concesiones de Boyacá, que ya hablaremos del tema a profundidad, Pero sí quiero dejar unos temas planteados importantes; digamos, lo primero es, Ministra, usted sabe que cada que se afecta la vía Bogotá - Villavicencio, pues ahí sí nos acordamos que existe una alterna, y que es necesario que exista un alterna, pues, que mitigue los problemas, que estoy seguro, se van a presentar siempre en esa vía por las condiciones geológicas, y es el tema de la vía El Sisga - El Secreto; yo creo que es importante hacer un esfuerzo, monumental, es una vía que llevan 10 años esperando todas las comunidades, no solo que hacen uso de esta vía, sino que viven en todo este sector del país.

Otro tema Ministra, es la BTS, es una obra que incluso, alguien muy allegado al gobierno actual, que fue Presidente, que es Senador, pues empezó, y que yo creo que, es un tema que los boyacenses y los llaneros estamos solicitando, sobre algunas obras inconclusas, y que se están presentando accidentes periódicamente, porque no hay puentes, porque no se hacen las obras complementarias, y digamos, que ahí, pues quiero dejar algunos temas, Ministra, para que usted los tenga en cuenta, y después los hablaremos con más detenimiento.

El otro tema, es el tema de la vía Duitama - Charalá. También, Ministra, ahí se han hecho esfuerzos importantísimos desde el Gobierno nacional, los gobiernos departamentales, y es, creo que una vía sentida por los Santanderes, para la conexión con la Capital de la República. Así que, nosotros desde Boyacá, lo que esperamos, es que indudablemente todos estos temas, hagan parte de la agenda nacional, y que nos ayuden a

solucionar los graves problemas que tenemos de comunicación.

El otro tema, que a mí me parece importante, y que no se ha tocado, Ministra, es el tema de las líneas férreas, es un tema estratégico para el país, yo creo que este país, las oportunidades de desarrollo que ha perdido desde que decidió abandonar el transporte, por este medio, han sido incalculable los millones que hemos perdido, ahí se han hecho esfuerzos importantes, pero, yo creo que, retomar este medio de transporte, y las potencialidades que tienen son invaluable, para que de verdad el país empiece a pensar en el futuro.

Y otro tema que tratábamos ayer, era el tema de los aeropuertos, y el tema de Avianca. Y yo les decía, Ministra, que yo estoy de acuerdo sobre el uso y el abuso de Avianca con todos los pasajeros, con el tema de tarifas, pero que en el país, había un solo departamento que no tenía problemas con las tarifas, y que era Boyacá, por una razón, y era, porque no tenemos aeropuertos; paradójicamente allí se han hecho inversiones grandes por la Aerocivil en tres aeropuertos, muy importantes, y tienen nombres que también son contradictorios con la historia del departamento, el Aeropuerto Rojas Pinilla en Tunja, o el que tenemos en Sogamoso, que también han invertido recursos grandes, los han inaugurado como tres veces; pero, la realidad a hoy, es que no están en funcionamiento, el de Paipa, y yo creo que de verdad, después de 200 años, este departamento se merece de verdad, tener un aeropuerto en funcionamiento.

Y el último tema, ya solo para cerrar. Es, Ministra, el tema del que el Presidente habló, incluso el día de su posesión, y es el tema del bicentenario. Mire, hace 15 días se reunieron los gobernadores, con todos los Congresistas, todos los diputados de Arauca, de Boyacá y de Casanare y le pasaron al Presidente una carta, solicitándole una reunión, para ver el tema de la vía de la Ruta los Libertadores. Básicamente lo que buscamos es, atendiendo las palabras del Presidente, que de verdad el Bicentenario se convierta, como él mismo lo dijo, no en un saludo de la bandera, sino, como una oportunidad de inversiones. Pero, Ministra, eso debe quedar en el Presupuesto General y en el Plan de Desarrollo, de lo contrario, será un saludo a la bandera. El artículo 8º, por ejemplo, de la ley 1916, que es la Ley de Bicentenario, en su numeral e) y g), habla de unos temas específicos que le corresponden a este Ministerio; así que Ministra, yo de verdad espero que el Plan de Desarrollo y el Presupuesto hablen del Bicentenario como una realidad en el tema de infraestructura.

Y termino con algo, que de verdad para nosotros es importante. Mire, Rojas Pinilla, hablando otra vez un poco de historia, cuando cambió un sector, con Cundinamarca, por el sector de Puerto Boyacá, lo hizo por una razón, y es que él pensaba desde entonces, que el centro del país tenía que tener acceso al mar y la oportunidad era por Boyacá, por

Puerto Boyacá que conecta el Río Magdalena, y el Río Magdalena pues indudablemente nos daría navegabilidad y pasó a tener mar el centro del país. Pero, a hoy sabe ¿cuál es la realidad Ministra?, que desde el Invías se dice, que la vía Otanche - Puerto Boyacá está en perfectas condiciones, o al menos en la región, es lo que se dice; y la realidad es que, esta es una vía que hoy no existe, y se invirtieron recursos, incluso, en los temas de ODEBRECHT también tocaron al departamento, porque allá se hizo también una obra, que la realidad es que, ya tres puentes no existen, y la vía no tiene transitabilidad. Y Ministra, si de verdad este país le quiere dar oportunidad al Suroriente de este país, para que tenga un desarrollo económico, esa vía y el tema del Río Magdalena, son estratégicos para que tengamos mar.

Eran esos temas. Insisto en esto, nosotros a pesar de estar en la oposición, y siempre lo digo, aquí no venimos a oponernos a todo porque sí, sino por el contrario, a que, esa oposición que queremos hacer reflexiva y propositiva sirva para construir el país que todos queremos, y es un país donde quepamos todos y tengamos la posibilidad de tener el desarrollo que las regiones necesitamos. Por lo demás, felicitarla Ministra, tiene usted un hijo de mi tierra, que a pesar de que no estamos en la misma corriente política, sí es un hijo, que mi ciudad Sogamoso, valora mucho, y quiere mucho, y es, el Viceministro Juan Camilo; así que de verdad le deseo, paisano, que le vaya muy bien, y cuente con nosotros. Ministra, de verdad, créame que Boyacá está esperando mucho del Presidente, que además ganó en Boyacá; y le aseguro que, si atendemos estos requerimientos, Boyacá seguirá apoyando las iniciativas que tenga este Gobierno, para con las regiones.

No era más, Presidente, muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Le saludamos y le damos la bienvenida, al Senador Carlos Felipe Mejía.

Tiene la palabra y hago una claridad Representante, qué pena que la había anunciado a usted, antes, pero salí un momento, y el Vicepresidente leyó fue el orden escrito, me había atrevido a saltarme al Doctor Wilmer, para hacerles la atención a las mujeres. Tiene la palabra Representante, y terminamos con su intervención, para que le demos la dinámica, a las respuestas.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Cordial saludo para todos, para la Mesa Directiva, cordial saludo Ministra de Transporte, al Director de la Aeronáutica Civil, a mis colegas, y demás medios de comunicación.

Yo, quiero expresar mi preocupación en lo que pasa en mi departamento, el Vaupés, nosotros no contamos con vías terrestres, solamente contamos con vía aérea, lo cual es muy complicado, y decirle

que nos colabore con ese tema de presupuesto en carreteras.

Quiero pedirle, comedidamente al Director de la Aeronáutica, ya que en mi territorio, es muy disperso, nuestras comunidades quedan muy lejos; entonces, lo cual, nuestros indígenas tienen que utilizar los aviones pequeños, lo que llaman avionetas. Pero, qué pasa ahí, que no entiendo quiénes son los que regulan los precios, porque un vuelo, a 25 minutos, de Mitú a una comunidad, cobran un millón quinientos mil (\$1.500.000). Entonces, es para saber, quiénes regulan esos precios, y para que revisen, no me den respuesta ahorita, sino ya luego. Es lo que quiero expresar y pedirle a la Ministra y al Director de la Aeronáutica Civil.

Y otro tema. El tema de las avionetas, el funcionamiento de las avionetas, porque es que a veces, uno va en la avioneta, y ahí uno mira que las avionetas no tienen el control de los reguladores del combustible, de la batería; entonces uno va como con ese miedo de que se apague el motor. Entonces, es donde quisiera saber señor Director de la Aeronáutica, para que nos den pronta respuesta a la petición que pido,... exactamente. Y darle la bienvenida a la Ministra.

Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Habiendo escuchado a los señores Representantes, la dinámica, señora Ministra y para los demás funcionarios; vamos a hacer unas respuestas, algunas serán muy conjuntas; en las que son puntuales, solo le vamos a responder al Representante que está presente, el que no está, y la pregunta fue puntual, entonces pasamos. Porque Representante, nos han solicitado algunos Representantes, que tienen que viajar, no declarar permanente, entonces, tenemos exactamente 20 minutos para cerrar sesión.

Adelante señora Ministra.

Ministerio de Transporte – Ministra, Ángela María Orozco Gómez:

Muchísimas gracias, señora Presidenta y honorables Representantes.

Lo primero que tengo que decir, es que cuando el Presidente Duque me pidió que lo acompañara en este cargo, creo que uno de los valores que me mencionó, que tenía que tener era, sobre todo, humildad, perseverancia y creatividad, lo repito, porque creo que es de lo que se trata aquí y todos los días; quiero que sepan, que nosotros no esperamos ni aplausos, ni felicitaciones, porque creo que ninguno en Colombia, puede esperar aplausos y felicitaciones, por lo que nos ha pasado en el tema de infraestructura, creo que no es un tema de un Gobierno, ni de otro, creo que no se trata de aplaudirnos; se trata de ponerle la cara con lo que tenemos, y sacar adelante lo que tenemos.

Lo segundo que quiero decir, porque aquí hubo varios que me plantearon el tema, de si estamos

respaldando o no lo que había quedado contratado. Yo les quiero decir, la infraestructura no es un tema de partido político, o sea, lo que está contratado, toda mi capacidad de gestión y la de todo mi equipo, es cumplirlo, porque si además, nosotros no cumplimos lo que tenemos, sí quedaríamos en el peor de los escenarios; y además, alejaríamos a las entidades financieras, a los fondos de capital, que la mayoría son del exterior, que son los únicos que hoy están financiando las grandes obras del país, que son las 4G; a la gente podrá gustarle o no gustarle, no importa, muchos de esos resuelven temas históricos de conectividad de los grandes corredores viales del país, y lo peor que podría pasar, es que nosotros, simplemente, quedemos con proyectos fracasados, sin cierre financiero, siniestrados, donde las obras quedan a la mitad, además, se deterioran por falta de mantenimiento, y tenemos que responder por las demandas que nos pongan. Entonces, el peor escenario, sí sería tener que pagar las demandas y quedar sin obras, y por eso les digo, el tema de lo que está contratado y lo que está estructurado, en términos de lo que nosotros podamos gestionar, con gestión contractual, con decisiones de fondo, con ampliación de plazo, lo que tengamos que hacer, que sea viable, con la participación de los entes de control, obviamente, con la Procuraduría, es una responsabilidad nacional, y es de todos, yo creo que lo tenemos que tener, porque el peor escenario, sería quedar con el pecado y sin el género, con las obras a la mitad, destruidas, y además debiendo las demandas, y teniendo que pagarlas. Entonces, este no es un tema, ni de avalar o no de avalar, yo creo que lo serio, institucionalmente es eso.

Qué he querido decir, cuando dije la desfinanciación, lo que quise decir, es que probablemente en este año y medio, nosotros no vamos a tener el espacio para montar proyectos nuevos, simplemente, porque tenemos que terminar lo que hay, y aquí menos mal está, bueno se acaba de ir, el representante de Hacienda, pero está Planeación, porque lo que nos hemos sentado es a mirar cómo buscamos alternativas, dentro del Plan de Desarrollo, para tener fuentes nuevas de recursos, fuentes alternas, para poder planear en el futuro, y algunos de estos proyectos que aquí se han mencionado, son tan grandes, que si logramos unas buenas estructuras, luego son bancables. Entonces, por lo menos, dejemos contratados y dejemos los estudios bien estructurados, fase 3, para no tener problemas. Pero, quiero que tengan la certeza de que para nosotros no hay duda de lo que podamos gestionar, con decisiones gerenciales, contractuales, de revisión, lo vamos hacer, porque lo que necesitamos es, ojalá esos 31 Tribunales de Arbitramento, si yo pudiera conciliar todo, para que las obras terminen, lo haría, pero tengo unos límites legales que tengo que respetar. Entonces, yo necesito incorporar a las autoridades de control, que es lo que estoy haciendo, este..., lleva 3 semanas reuniéndose con todos los equipos, mirando las situaciones de

todos, y tratando de identificar qué es viable de gestionar contractualmente para terminarlos.

Ahora, hay un segundo tema que tiene que ver con la gestión de las concesiones, que es con lo que yo me encontré, los concesionarios son aliados, pero a la vez vigilados, esa es la realidad; y ese es mi relacionamiento, desde mi sector, con ellos. Yo encontré una gran desinformación, muchas comunidades muy molestas, porque no saben cómo van los proyectos, si van bien, si van mal, los problemas que han tenido, eso no puede pasar; aquí tiene que haber, y estamos creando unas veedurías regionales, donde se involucren Cámaras de Comercio, distintos actores gremiales, donde participemos todos los que tenemos que ver con eso, no solo el concesionario, me refiero al resto del Estado, porque por ejemplo, en la conectividad con el llano, perdónenme, pero no es solo un tema del concesionario, si hay una mala gestión ambiental de la montaña, si de alguna manera están los surcos de agua hacia abajo, que hacen que cada que llueva se caiga la montaña encima, pues no hay ningún contrato que vaya asumir eso, eso se llama fuerza mayor, y eso depende en parte, primero, hay temas de desastres, pero segundo, hay mal manejo ambiental que pueda ayudar a prevenir que eso pase, no hay contrato que asuma eso. Entonces, a mí me toca exigirle a todos, que pongamos la cara, me toca exigir los planes de contingencia, y me toca que entiendan que esto se tiene que comunicar, que todo lo que es interventorías, que es técnico, si es posible, todo se publica; porque si igual, a mí me meten un derecho de peticiones público, porque lo que no está expresamente reservado, es público. Luego lo que yo no entiendo, es que no nos acostumbremos a apropiarnos de las obras, y que haya veeduría social que involucre los avances de obras, cómo se da, y los problemas que se presentan, porque en estas obras hay problemas, hay cosas que pudo haber pasado de mala estructuración, hay cosas que simplemente se presentan, que no se pudieron prever, hay desastres naturales, hay temas de gestión predial, hay temas de consultas, todos estos temas; por eso hemos creado un comité de proyectos especiales, que va a liderar la señora Vicepresidente, para que quincenalmente todas las entidades que tienen responsabilidad en eso, estén informando cómo va en la gestión. Pero esto es un tema nacional, no es un tema de colores, es un tema que hay que sacarlo.

Y lo que ya montamos; ayer yo estuve precisamente en Villavicencio, montando de alguna forma esa veeduría de toda la vía al llano, pero involucrando, tanto a la Unidad de Riesgo, como al Ministerio del Medio Ambiente, como a las dos Corporaciones Autónomas Regionales, porque creo, que tenemos que empezar a dar los debates técnicos que tocan, pero sobre todo, a que haya una publicidad permanente de lo que va pasando, cómo van avanzando las obras, qué problemas van teniendo, y cómo se van haciendo,

e inclusive los informes de interventorías tienen que ser públicos, porque de alguna manera, si eso es técnico, y es objetivo, pues yo no entiendo por qué no es público, y lo que he encontrado es una gran desinformación.

Entonces, tengan la certeza que lo que van a encontrar, es un sector que va a exigir de aquellos, con quienes tienen contratos, el cumplimiento de los contratos, pero que también va a atender la responsabilidad que nos toca como Estado, porque yo he encontrado personas, que han llegado a mi oficina, y me dicen, queremos devolver la concesión, la situación de orden público en tal zona del país no me permite seguir, y ¿qué tenemos que hacer?, pues tenemos que hablar con el Ministerio de Defensa, que nos ayude en el tema, y no puedo, simplemente, voltear la cara, y decir, no es un problema de Estado, son gestiones de Estado; creo que aquí hay un tema donde tengan la certeza. Y otro problema que tengo, el tema de peajes, yo diría mentiras, si de aquí les puedo decir, que yo puedo eliminar los peajes, si yo elimino los peajes; en algunos casos se pierde el cierre financiero de la obra, los contratos como están, me hacen responsable, inclusive de eso, y, terminaría no cerrando la obra y además, teniendo como digo, que responder por las demandas, donde el Estado tiene que responder. Lo que sí puedo hacer, ante problemas puntuales, es sentarnos todos, llevar al concesionario y mirar alternativas, o de tarifas preferenciales para la gente que está ubicada en la zona, o de reubicación si es del caso, y nos toca montar unas mesas en los problemas regionales que hay, para trabajar ese tema, y socializarlo también con la comunidad. Pero yo les mentiría, si les digo aquí que yo puedo eliminar los peajes de los proyectos que son de este tipo de contratos.

Eso es como para decirles, la gestión de estas y todo esto, me lleva a concluir y a decir, un poco lo que enfrenté con la APP del Río Magdalena; yo encontré 30 proyectos 4G, 31 Tribunales de Arbitramento, que tengo que gestionar, que las pretensiones son de billones de pesos contra el Estado, yo lo que sí no podría ser responsablemente es, una estructura en la que encontré las siguientes características:

Primero. Se fueron por una opción que es legal, que se llama Guía de Manejo Ambiental, si yo lo presento como una obra de mantenimiento es perfectamente legal; pero eso implica que no hubo un estudio detallado de impacto social y ambiental. Pido disculpas, pero realmente la persona que salió a controvertirme era del Gobierno anterior, y estaba saliendo el actual Director de la ANLA, y el actual Ministro de Medio Ambiente está totalmente de acuerdo conmigo, en que los responsables, frente a lo que pasó en las obras pasadas, es que hay un estudio de impacto social y ambiental, que nos delimite, tanto las comunidades afectadas, como los riesgos ambientales, y también las compensaciones

económicas, si hay comunidades afectadas que no están en el proyecto inicial.

Segundo. Y digo los tres o cuatro temas fundamentales. Cuando uno entra a ver el promedio de todas las APP, las 4G, el 90% de lo que se pide al concesionario es “Equity”, el 10% es financiado; en este proyecto el 16% era “Equity”, el saldo era financiación, es decir, la mayoría iba con cargo a financiación y a vigencias futuras; la tarifa que tenía por cobro inclusive, no recuperaba el “Opex”, si la tarifa es muy baja, simplemente adiós al multimodalismo, simplemente desbalanceo financieramente otras concesiones que van a lo largo del Río Magdalena, donde igual, yo iba a tener que responder por cambios en las tarifas, si hay una disminución de los peajes. Cuando hicimos el sondeo con los bancos, de si este proyecto era bancable o no, la respuesta que dieron los bancos es, no le vamos a prestar ni siquiera la “FDN”, me dijo que le iba a prestar. Resulta que lo que sucedió anteriormente es, si yo saco un proyecto y nunca cierra financieramente, termina siendo una causal de caducidad el que no cerrara financieramente, o determinación y liquidación del contrato; donde todo lo que hace es que la obra quede en la mitad.

Entonces, estoy hablando de cuatro factores, tengo un resumen, tengo un documento técnico que estoy publicando, y estoy dispuesta a dar toda la discusión técnica que toque. Pero no tiene nada que ver con una posición política, yo soy de Barranquilla, yo soy la primera que estoy asumiendo este costo, de hecho me senté con todos los actores del Río, en Barranquilla, con todos los privados; para contarles lo que habíamos encontrado, varios inclusive, la mayoría me están apoyando, ellos están, en muchos dispuestos a presentar una propuesta, para tener una draga, puntual donde nos comprometamos, en lo que nos gastábamos anualmente en el dragado del canal de acceso, a hacer algo urgente, para el tema del canal de acceso; además, quiero advertir que el APP, tal como estaba estructurado, no contemplaba recursos para dragado el primer año, es decir, el año que viene no iba a haber recursos para dragar el canal de acceso, así estuviera incluido en la APP. Y de esa manera en el estudio que puede tardar 6 meses para la nueva estructuración, incorporar como parte obligatoria esa solución, para solucionar el corto, mediano y largo plazo del dragado del canal de acceso; yo soy la primera que asumí unos costos muy grandes al tomar esta decisión, pero sí les quiero decir, que frente a los problemas que hoy enfrente de 31 Tribunales de Arbitramento, 2 demandas por el caso de “NAVELENA”, 1 de “NAVELENA” y otra de ..., pues, no me parecía responsable someter al país a ese tipo de riesgos, teniendo en cuenta todos los problemas que estoy enfrentando con las 4G vigentes, que son excelentes proyectos, pero que muchas tuvieron problemas, y como les digo, el ejemplo más claro es Perimetral de Oriente. Perimetral de Oriente

decidió irse por la misma vía, Guía de Manejo Ambiental, no Licencia Ambiental, eso significa que no hicieron un estudio profundo, en la mitad de la obra salieron 51 manantiales, y ni siquiera en este momento, están de acuerdo, si es viable hacer un nuevo trazado que tenga viabilidad ambiental, ni siquiera es claro, si eso es posible. ¿Qué pasa?, que la vía está totalmente paralizada, esa era una alternativa también para salir al llano, eso está totalmente paralizado, no tiene cierre financiero, y todavía no es claro si tiene una solución alterna.

Ese tipo de problemas, creo que con ese aprendizaje, lo que no podíamos, y yo lo único que creo es que mientras esto se iba estructurando, iban saliendo todos estos problemas de la gestión de las 4G. Y lo que yo sí no podía seriamente era entender que tengo 31 Tribunales de Arbitramento, 13 solo con cierre financiero, una cantidad de problemas de gestión andando, y no entender que esta problemática no la podía replicar a algo tan fundamental para todo el país, y no solo para Barranquilla, como lo es la navegabilidad del Río Magdalena y el multimodalismo. Aquí simplemente hago un mensaje, entiendo la importancia del Río Cauca, pero, entiendo también que desde el punto de vista de navegabilidad tiene unos tramos muy cortos, creo que simplemente, también una cosa es el Río Magdalena, y otra cosa es la historia, o yo diría, el atraso que tenemos en temas fluviales en Colombia, tanto desde el punto de vista legislativo, como desde el punto de vista institucional, yo no me siento orgullosa, y no culpo a nadie, creo que tenemos un gran atraso en el tema fluvial, creo que hay zonas del país, inclusive donde la conectividad, como las zonas más apartadas, pasan por lo fluvial, y creo que tenemos que estructurar, y estoy segura que algunas de esas regiones, como la conectividad del Río Atrato, serían muy atractivos, para de alguna manera, un fondo de donantes y lo que necesitamos es tener bien estructurados los estudios, para salir a buscar cooperación internacional, porque esa es la conectividad con la Colombia profunda, donde no va a haber otras alternativas de conexión, y yo creo que eso lo podemos hacer. Pero reconozco que el Estado, y creo que somos todos responsables, tiene un enorme atraso en el tema fluvial, y por eso le digo, para mí la conectividad del Río es tan importante, tanto por la competitividad, como por la realidad de la responsabilidad ambiental, con toda la integración del Río, como un canal que de alguna manera complementa los otros medios de transporte, y que permitiría tener una complementación y competencia al interior de los distintos medios de transporte.

Ahora el tema de vías terciarias. Yo, lo único que puedo poner aquí es la cara, para decirles, vamos a tratar con planeación, de tener primero un diagnóstico actualizado de vías terciarias, lo que hay son documentos, pero estamos con un grupo de Planeación Nacional, precisamente montando un sistema de Big Data, para ver si en muy corto

plazo tenemos un mapeo, de si esas son o hay más, creemos que inclusive, está desactualizado. Segundo. Buscar un mecanismo, donde, si bien ponemos nosotros algunos recursos, logremos una estructuración de fuentes alternas de recursos, para entre todos tratar de suplir las deficiencias que hay; soy más que consciente, que seiscientos mil millones (\$600.000.000.000), es totalmente insuficiente. Pero, también quiero decir que el Invías, ha venido trabajando con dos laboratorios, y estamos también yendo a Antioquia a mirar lo que se ha logrado en términos de vías terciarias, digamos con unas herramientas, o elementos tecnológicos, distintos a la placa-huella, que han generado unos ahorros en términos de los costos tradicionales de placa-huella; creo que aquí hay que mezclar, el tema de que todos ponemos, a través de un esquema muy serio de contratos plan, donde haya pliegos tipos, donde involucremos; todo este proyecto se ha venido estructurando en algunas zonas del país, tanto la acción comunal, como los batallones de ingenieros militares, dependiendo de las zonas, en la que todos pongamos y logremos una priorización, y aquí pongo de ejemplo, a la bancada del Valle, que independientemente de los distintos partidos, se han puesto de acuerdo en priorizar sus proyectos; yo creo que eso hay que ponerlo como ejemplo, porque si ustedes ven aquí, solamente entre lo que ustedes me plantearon, cada uno tiene prioridades, que entiendo que son absolutamente fundamentales para sus regiones; pero entiendan la dificultad ante la escasez de recursos, inclusive para cosas nuevas, de pensar en que podemos de alguna manera solventar cada requerimiento individual, sería maravilloso poder tener una priorización regional, sobre un criterio de cómo priorizar los proyectos de las regiones, entendiendo que en algunos casos, el espacio fiscal se puede lograr, pero en otros no se va lograr, pero podemos dar señales en el Plan Nacional de Desarrollo, sobre el plan futuro, y cómo ir abriendo espacio en los siguientes años. Creo que, si uno logra esa priorización regional, entre todos creo que podemos salir adelante. De hecho, en temas de vías terciarias, hay un documento, como es el Plan de Integración Nacional, donde de alguna manera, tenía unos criterios que priorizaban lo que es la conectividad social, es decir, de los niños a sus colegios, y la conectividad económica de los campesinos para sacar sus productos; creo que si uno empieza a mirar unos criterios de esa naturaleza, podemos priorizar, y creo que nuestra obligación es sentarnos con ustedes a hacerlo, reconocer que nunca va a ser suficiente, y no nos sentimos orgullosos de eso, pero creo que no somos solo nosotros, creo que toda Colombia no se debe sentir orgullosa de eso, y creo que eso es a lo que tenemos que ponerle la cara.

Ahora, frente al tema del bicentenario, y frente al tema de recursos alternativos. Yo creo que en el tema de terciarias, hay varios fondos, como "OCAD Paz", el tema de regalías, que han venido de alguna manera presentando proyectos para

vías terciarias. Lo que hemos discutido con la Directora de Planeación es: Primero, cómo lograr que "FONADE" se convierta en una entidad que apoye la estructuración de proyectos en las regiones, para que no haya problemas, para que, digamos, lleguen tan bien estructurados que no sea un tema de pimponeo, de que llegue y sale, que es de lo que todas las regiones se quejan; mientras eso se logra, creo que ha montado, hemos montado, un grupo de gente que nos ayude a desatrasar los proyectos que hay en solicitud, para ayudar a la gente a mejorarlos, no simplemente para devolvérselos, porque entendemos que como Estado, no es una respuesta simplemente decir, no cumple; sino, cómo logramos fortalecer esa institucionalidad y hacer que esos proyectos sean viables, para acceder a los recursos de regalías, que igual, no son suficientes para todas las solicitudes, pero entendemos que hay muchos recursos ahí estancados, que no se han podido ejecutar por falta de viabilidad y el Estado no puede simplemente devolverlos, creo que el Estado tiene que ayudar en fortalecer esa estructuración. Y desde el punto de vista del Bicentenario, para las vías terciarias turísticas de Boyacá, creo que hoy contamos con una cosa que llama el "FONTUR", que tiene recursos donde podemos presentar esas propuestas, y creo que hay que utilizar esos recursos, mientras logramos las soluciones estructurales, y van a tener prioridad por ser el Bicentenario, de eso tengan la certeza.

Ahora, frente al tema aéreo, que fue un tema que mencionamos. Yo lo único que les quiero decir es que, ojalá yo pudiera decirles que simplemente se van a suplir todas las vías aéreas; esta es una industria bien compleja, en realidad Colombia hoy tiene casi que total apertura aérea, es decir, quien ha venido a pedir una ruta regular en Colombia, se le ha otorgado, a nadie se le ha negado; resulta que las aerolíneas que vienen, solo quieren las 4 rutas que son más rentables, y las demás hasta las devuelven, y resulta que como Estado, si ustedes miran las aerolíneas, digamos, que son estatales, se han quebrado todas en los otros los países del mundo, solo piensen lo que pasó en Argentina. Hay dos temas distintos, tenemos que promover la competencia, tenemos que fortalecer la capacidad del usuario, de ser atendido en su necesidad, tenemos que exigir, obviamente, y hay que pensar, y yo no estoy diciendo que no, pero eso hoy no existe en Colombia, en algunos países hay unos fondos de alguna manera para las rutas sociales, que compensan o ayudan a incentivar, el que existan aerolíneas que presten las rutas sociales, que ninguna aerolínea privada lo haría si no tienen esa compensación. Hoy no existe fondos para eso, no existe un mecanismo de eso, yo creo que hay que pensarlo, porque hay algunas zonas de conectividad donde esas son las rutas sociales, pero hoy no existe ese mecanismo. ¿Qué existe hoy?, cuando ha habido crisis, lo que en este corto tiempo que llevamos hemos hecho es, la Aerocivil cita unas mesas y hemos logrado que las mismas

aerolíneas reduzcan sus tarifas, se pongan toques máximos y más oferta de tarifa, lo hemos hecho, y lo vamos a seguir haciendo. Pero lo que sí no creo que sea factible, decirles que voy a intervenirlas para que se vayan las aerolíneas de Colombia, o sea, aquí lo que hay es que promover la competencia, aquí lo que hay es que salir a traer más gente, y en este momento lo hemos venido haciendo, pero tenemos que pensar que los que están aquí, con sus problemas, son los que le han apostado al país. Entonces, si bien hay que exigirles, hay que controlarles y hay que montar mecanismos para defender al consumidor, hay que pensar que el peor escenario sería quedarme sin esos, que son los que hoy están proveyendo muchas de las rutas regionales, que no necesariamente *per se* lo son.

Ahora, hay proyectos puntuales que aquí nos han mencionado que son muy importantes, y que por no estar en el proyecto de presupuesto no significa que el Presidente Duque no los considere prioritarios, simplemente entiendan que para el presupuesto del 2019 va a ser muy complejo, y por eso queremos, algunos de esos proyectos, dejar las señales en el Plan de Desarrollo, para abrir el espacio cuando tengamos abierto los espacios fiscales, esa es la realidad. Y como les digo, yo no estoy esperando aplausos, creo que no es un tema mío, este es un tema de Colombia, y no es ninguna decisión; yo lo que les quiero garantizar es, un sector trabajando como sector integrado, no cada uno por su lado, entendiendo que el Estado, como Estado tiene que cumplir los compromisos que tiene, yo no puedo decir, porque no me gusta este, que tiene un contrato de concesión, simplemente lo voy a parar, y entonces escojamos este otro; eso sí sería la peor señal que daría este país.

Lo que sí, tengan la certeza, es que vamos a dar todo el apoyo para sacar adelante lo que hay, hemos empezado a dar la discusión para vías terciarias, y a que la gestión de todas las entidades del sector, y la gestión de la señora Vicepresidenta, liderando las demás entidades de las que dependen estos proyectos, porque estos proyectos trascienden transporte, estos proyectos involucran desde ambiente, fuerza pública, el IGAC, el ICAM; mejor dicho, son una cantidad de entidades que son las que se sientan a decir, son viables o no son viables los proyectos; mal haría yo en decirles, que cuando mencionaron los problemas que hay en unas unidades funcionales, precisamente sobre un tema, sobre un parque natural, aquí decirles que lo podemos hacer. Lo que sí tengo la certeza es que tenemos un Ministerio de Ambiente y un Director de la ANLA que están sentados, entendiendo que hay que apoyar el futuro de este país, y la conectividad de este país pasa por el futuro, la conexión con las regiones y la conexión de la gente, la infraestructura sirve para conectar a la gente, no sirve para hacer obras porque sí, las obras porque sí no tenían sentido, si no conectáramos al país.

Entonces, van a tener un equipo trabajando coordinadamente, para apoyar y acompañarlos, y vamos a tener que empezar a tener la cultura de la información, creo que las comunidades tienen que apropiarse de sus proyectos, y creo que el secretismo o la manera como tan técnica que se ha manejado, sin información, hay que educar a la gente para que se informe y se apropie de los proyectos, ha generado también que la gente simplemente se oponga, sin ver las ventajas que los proyectos pueden traer a cada comunidad, y creo que eso lo empezamos ayer con la veeduría que montamos para Villavicencio, lo había empezado aquí, el Doctor Carlos García, para dos grandes proyectos en Colombia, que se llaman, Túnel de la Línea y Puente Pumarejo, en ningún momento hemos dicho, todo lo contrario, nosotros estamos haciendo lo que sea, mirando la ejecución de la entidades, y mirando proyectos que por realidad no van a ejecutar esos recursos, a ver cómo los reasignamos, porque el Puente Pumarejo se tiene que terminar, y el Túnel de la Línea también. Yo creo que el país no aguantaría que no se termine; lo único que dijimos es, encontramos una desfinanciación, lo que estamos es trabajando para financiarlos. Ese es como el mensaje, creo que esos son como los temas de manera transversal que puedo atacar.

Y como les dije, para algunos proyectos que mencionaron, no están en el presupuesto del 2019, porque no es viable que estén, pero sí vamos a dar unas señales en el Plan de Desarrollo, para dar unas señales a futuro, frente a la importancia de esos proyectos, y cómo lograr, buscar, que todos pongamos; por eso queremos dar todas las discusiones, y pudimos subir el límite de obras por impuestos, buscar al sector privado, buscar mecanismos de cooperación internacional, para que queden culminados los estudios de estructuración de unas grandes vías, como la transversal que uniría a Buenaventura con Puerto Carreño, ese tipo de cosas claramente son una prioridad.

Presidente Mónica María Raigoza Morales:

Muy bien, Ministra, muchas gracias. También hubo preguntas puntuales para la ANI, entonces, Doctor Carlos García, también tiene usted la palabra, para que haga una conclusión de su intervención.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Vicepresidente Ejecutivo, Carlos Alberto García Montes:

Sí, yo lo que manifestaría, es que con la presentación de la Ministra, ya está respondido de manera estructural; sin embargo, como lo refiere la señora Presidenta de la Comisión, hay unos temas que son puntuales.

Uno de ellos es la Concesión del Sisga – Guateque, El Secreto - El Desierto, la concesión está en unos porcentajes muy bajos, del orden del 11%; para el mes de agosto tenía unas unidades

funcionales, una de ellas, debía terminarse el próximo 23 de octubre, y en general el proyecto se tenía que terminar en la etapa de construcción en octubre del 2019; es un proceso de los proyectos que se encuentran con dificultad en las concesiones, como lo refería la señora Ministra, que vamos a trabajar conjuntamente, porque este hace parte, como bien lo señalan ustedes, señores Representantes, como la alternativa para los problemas que se están presentando en la vía Bogotá– Villavicencio, y como para toda la región de Boyacá, Casanare, Arauca y el Meta; también entonces, vamos a hacer especial énfasis y vamos a sacar adelante, como se los manifesté la vía Villavicencio - Yopal, esperamos tener una muy buena noticia, del inicio de la concesión este mismo año. Igualmente, otras concesiones que por algún tipo de problemas internos o con el concesionario, no han podido tener orden de inicio, pero que tienen financiación.

Igualmente, nos estaban preguntando sobre el tema de la Autopista del Café. Esta es una concesión donde se solicitó un Tribunal de Arbitramento, porque a criterio del Gobierno nacional, la parte financiera ya se había garantizado en recaudo de peajes la terminación de esa concesión; desafortunadamente, los recursos, el fallo del Tribunal fue contrario; sin embargo, esta concesión está generando excedentes anuales, con esos excedentes, y con acuerdo de los gobernadores de los 3 departamentos, de Quindío, Caldas y Risaralda, se llegó a un acuerdo de cómo se iba a priorizar esas inversiones, y durante los años que le siguen a la concesión, que es hasta el año 2027, pues se establecerá cuáles son las obras que se podrían ejecutar, mientras la concesión termina con esos excedentes. Se ha planteado iniciativas privadas para nuevas concesiones sobre el corredor, principalmente para la doble calzada Armenia - La Paila, esa iniciativa privada no se logró concretar, pero seguramente vendrán y aparecerán otras, en este cuatrienio, que podrían ser garantía para terminar, lo que señor Representante, usted, Doctor Luis Fernando manifiesta, de que es un proyecto que es inacabado, porque por la mala información, Ministra, siempre la región creía que la doble calzada entre Manizales, Pereira y Armenia, como el nombre lo dice, era una doble calzada a lo largo del trayecto, y se quedaron trayectos sin ejecutar. Con los recursos excedentes, por el momento se tiene ya claridad para hacer la doble calzada, entre Chinchiná hacia la zona de Tarapacá, y luego un par vial. Luego entonces, como le manifiesto, mirar alternativas en una nueva concesión, porque es una concesión muy fuerte que puede ser financiada con los recursos y los recaudos que están dando los mismos peajes.

En lo que tiene que ver con los ferrocarriles, ya estamos también en este trabajo, con una iniciativa privada que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de habilitar el corredor

entre La Dorada y Santa Marta, incluyendo el tramo hoy en funcionamiento, por parte del trabajo de la exportación de carbón. Igualmente, vamos a explorar frente a los otros temas de ferrocarriles y sobre todo, por la concesión fracasada del ferrocarril de occidente, qué otras alternativas se pueden dar en términos de iniciativas privadas, para el desarrollo de este modo.

Lo mismo para los aeropuertos. En los aeropuertos hay buenas expectativas, el Aeropuerto de Cartagena tiene una iniciativa privada para ser desarrollada más o menos a unos 25 kilómetros de distancia del sitio del actual aeropuerto; nosotros pensamos que con los recursos que recauda el aeropuerto, son suficientes para generar esas iniciativas privadas, sin que demanden en un momento dado recursos de la Nación.

De la concesión Buga - Buenaventura, estamos en el análisis de lo que es la estructuración de la APP de la malla vial del Valle del Cauca y Cauca, que como les manifesté, esa concesión terminó, está en un proceso de reversión en este mismo año, ya hacia el mes de noviembre debe quedar completamente revertida, y es una concesión que va a permitir desarrollar, no solamente la doble calzada entre Buga y Buenaventura, sino que tendrá recursos que generan los mismos peajes, para desarrollar otros proyectos muy importantes en el Valle del Cauca, que son liderados por la gobernación de ese departamento, principalmente para vías secundarias.

Lo que preguntaba alguien, una Representante, ¿Qué es lo que está pasando con la ingeniería colombiana? Realmente es un tema lamentable lo que sucedió este año con el colapso del puente de Chirajara. Los problemas que toda la Nación conoce con relación al proyecto Hidroeléctrico de Hidroituango. Pero es un tema que hay que reflexionar, nosotros lo hemos visto en términos de lo que es el sector transporte en el papel de las interventorías; si bien las interventorías de obra pública tienen un papel muy definido en términos de lo que es la revisión de los estudios y los diseños, que ha presentado la entidad en sus proyectos de licitación pública, o los que propone el contratista de obra en su revisión, ajuste o modificación en los contratos de concesión, dado el modelo de la concesión, esa labor que es tan efectiva en términos de la obra pública, se va perdiendo y se va diluyendo, en el tema de las concesiones viales. Y es por eso que el Ministerio de Transporte viene trabajando en un proyecto de reglamentación de interventorías, y particularmente para el tema de las concesiones.

Me voy a meter un poquito, qué pena Ministra, como a los temas de Invías, por el tema de transferencias. Entonces, transferencias del Invías, principalmente se están dando en términos del rubro de sentencias y conciliaciones, para pagar esas sentencias ya falladas, que son del orden de cincuenta y cuatro mil millones de pesos (\$54.000.000.000), y las transferencias que

se hacen a los organismos de control, que están regladas en la ley; pero las vigencias futuras del Invías, las máximas están dadas en el año 2019, que son alrededor de 1 billón de pesos, para terminar 6 proyectos en particular, que eran los más grandes de las vías de la equidad. Igualmente, también hay unos recursos que están establecidos para el Puente de Pumarejo y Túnel de la Línea, que ya lo expresó la Ministra; si bien, habían unas asignaciones en el proyecto de presupuesto para ambos proyectos, las necesidades van más allá de lo que se había asignado. A partir del año 2020 las únicas vigencias futuras del Instituto Nacional de Vías, están en el programa de las vías del departamento del Chocó, que son de la vía Quibdó - Medellín, de la vía Quibdó hacia el Eje Cafetero, son del orden de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000), pero la programación de vigencias futuras para esas dos carreteras en el departamento del Chocó, son del orden de unos cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) anuales, con terminación de esas vigencias en el año 2022, es decir, durante el presente Gobierno, y seguramente dentro de un programa de obra pública, porque todos los gobiernos tienen su programa de obra pública, pues habrá que hacer un proyecto que comprometa vigencias a partir del año "2020-21-22", inclusive, un poquito más allá, entrando al gobierno siguiente, como ha sido normalmente en todos los gobiernos anteriores, el programa de obra pública un poquito corrido hacia las vigencias de años siguientes.

Con relación a las vías de 4G, los compromisos en términos de vigencias futuras están reglados por una autorización de Hacienda, que compromete entre el 0.3 o 0.4% del PIB; había un espacio adicional para otros Ministerios que, digamos, hasta ahora no se han requerido, pero comprometen recursos durante toda la vigencia de la concesión, es decir, en un periodo de 25 años, que es del orden del año 2040, disminuyendo esas vigencias futuras hacia el final de esas concesiones de 4G. Así, han sido estructuradas no solo las de 4G, sino las de tercera generación, segunda generación, y concesiones de primera generación.

Bueno, las demás, como se establece en el reglamento del Congreso, nosotros tomamos nota, las respondemos y las mandamos a la Comisión posteriormente, por cuestiones de tiempo.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Gracias, Doctor Carlos, ¡sí!, le agradezco. Porque hubo unas preguntas puntuales para el Doctor Juan Carlos, de la Aeronáutica Civil, entonces, Doctor Juan, usted de manera resumida.

Aeronáutica Civil (Aerocivil), Director General, Juan Carlos Salazar Gómez:

Muchas gracias, señora Presidenta. Pues ya la señora Ministra se refirió algunos temas en general del sector, y también que tocan con el sector aeronáutico, el Doctor Carlos, también se refirió a la propuesta, a la iniciativa privada que hay en el

caso de Cartagena, que estamos trabajando muy de cerca con la ANI.

Me parece muy importante, a pesar de que la Representante no este acá en este momento, salió un momento, pero es importante referirse al tema de la seguridad de las operaciones en Vaupés, nosotros... La seguridad aérea, para nosotros es el requisito, la principal preocupación, y Representante, pues quisiéramos hablar con usted, para conocer más la situación y cómo vamos a garantizar la seguridad de esas operaciones.

Respecto a las rutas sociales, se refería la señora Ministra, respecto a la dificultad para financiar esas rutas sociales, es una preocupación que hay, tanto con empresas privadas, como en el caso de "SATENA". SATENA tenía un esquema de subvenciones que entiendo se encuentra desfinanciado en este caso y, pues, habría que buscar esa financiación para garantizar una conectividad en estas regiones del país, que dependen exclusivamente de la conectividad aérea.

Queríamos referirnos también al proyecto del Aeropuerto del Café, que sabemos que es una aspiración regional, y tenemos de parte de la señora Ministra, la directriz, y de parte del señor Presidente, de adelantar toda la recopilación de la información, de generar como una especie de cuarto de datos, en donde vamos a recolectar toda esta información, y finalmente, poder estructurar un proyecto que sea viable, está desde luego, como lo decía, lo explicaba la señora Ministra, la dificultad de la financiación de ese proyecto en estos momentos, no es clara las fuentes de financiación de ese proyecto, que es una gran aspiración regional, pero nosotros, en lo que nos toca como Aeronáutica Civil, estamos dispuestos a aportar y acompañar todo el proceso desde el punto de vista técnico, y en ese sentido, pues ya lo venimos hablando con la región también.

Tenemos y compartimos la preocupación que se mencionó el día de ayer, con respecto a los usuarios del transporte aéreo; la Aeronáutica Civil tiene como principal prioridad los usuarios del transporte aéreo. Como autoridad estamos adelantando algunas acciones y sabemos que debemos adelantar muchas más, y en ese orden de ideas, pues, seguiremos trabajando, fortaleciéndonos; ya el día de ayer se dio un primer paso, un paso que consideramos importante, y que va a tener un impacto en los usuarios del transporte aéreo, como lo mencionaba la señora Ministra, pero hay muchas otras acciones que emprender, y que son los llamados que hemos recibido precisamente del Congreso de la República.

Ya, en cuanto a infraestructura, la Aeronáutica Civil continuará con sus programas de inversiones a lo largo y ancho del país, escuchamos sobre el Aeropuerto de Hacaritama, escuchamos sobre los aeropuertos de Boyacá, en la actualidad el Aeropuerto de Paipa se

encuentra en funcionamiento, Representante, desafortunadamente al día de hoy, todavía no contamos con una empresa comercial interesada en prestar servicios allí, pero hemos abierto una nueva ventana de oportunidad, para que los aerotaxis, puedan prestar servicios comerciales.

Y muy importante, finalmente, mencionar también, para aclarar la pregunta sobre los gastos de funcionamiento de la entidad. Es importante mencionar que los seiscientos diez mil millones de pesos (\$610.000.000.000), a los que se refiere el presupuesto de funcionamiento, están incluidas las transferencias de la Aeronáutica Civil, que por lo menos en el anteproyecto, como está presentado, alcanza los ciento cincuenta mil millones de pesos (\$150.000.000.000), y pueden subir todavía más en el caso de la Aeronáutica Civil. Entonces, en ese orden de ideas el funcionamiento de la Aeronáutica Civil, yo diría, en su gran mayoría funcionamiento relacionado con la operación de las más de 100 radio ayudas, que hay a lo largo y ancho del país, los más de 24 radares que hay a lo largo y ancho del país, y todos los aeropuertos públicos que son de propiedad de la Aeronáutica Civil; y entonces, allí están los gastos de servicios públicos, que es un costo bastante alto, y están los gastos salariales de todo el personal operativo que tenemos nosotros, controladores aéreos, técnicos, bomberos, inspectores en las distintas especialidades que tiene la Aeronáutica Civil, y que prácticamente hoy en día, y a lo que me refería en la presentación, tenemos una gran debilidad institucional para poder continuar facilitando el crecimiento del transporte aéreo; operar infraestructura Aeronáutica es costoso, es costoso en Colombia, en Europa, y es costoso en Estados Unidos, y en todas partes del mundo; es personal altamente especializado con el que cuenta la Aeronáutica Civil, y pues, en ese orden de ideas, también por eso, porque es costoso, también la Aeronáutica Civil cobra bastante alto, por los servicios que presta, precisamente a los operadores aéreos en el país y eso es prácticamente lo que ha llevado a que la Aeronáutica Civil tenga un presupuesto, digamos, que genere excedentes financieros al Tesoro Nacional, es la única entidad del sector transporte que lo hace, pero, como decía mi padre, también, como algún Representante citaba a su padre, - del cuero salen las correas -, es decir, nosotros necesitamos más funcionarios o personal operativo y técnico en la Aeronáutica Civil, para poder prestar más servicios y poder cobrar más, y obtener más ingresos por nuestros servicios; como lo decía, es un círculo virtuoso, en el caso de la Aeronáutica Civil.

Muchas gracias, señora Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Bien, Doctor Juan, a usted. Dos minutos, porque tiene algo para precisar el Doctor Rafael del DNP.

Departamento Nacional de Planeación (DNP) Subdirector General, Rafael Puyana Martínez Villalba:

Gracias, Presidenta. Simplemente no voy a repetir cosas que ya dijo la Ministra. Como ven, en Planeación Nacional, con el Ministerio y el sector, estamos muy alineados y trabajando de la mano en muchos de estos temas que se pusieron sobre la mesa, y simplemente dar un mensaje. Que en el caso de los proyectos de vías terciarias, que han sido presentados por los municipios en el marco de la convocatoria de "OCAD PAZ", hay más de 380 proyectos que están en proceso de verificación, y dada la urgencia, y el mensaje que hemos recibido de darle prioridad a que esos proyectos efectivamente superen los problemas de verificación que tienen, la Directora del DNP, ha puesto en marcha un plan de choque, con mesas técnicas en cada uno de los municipios, que comenzaron el 3 de septiembre, van a ir hasta el 23 de septiembre. Y efectivamente el propósito de todo esto, es que esos proyectos de vías terciarias cumplan con los requisitos de verificación, y se puedan implementar. Entonces, estamos en este momento implementando ese plan de trabajo con los municipios de sus regiones. Gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted, Doctor Rafael, muchas gracias. Pues mal haríamos Representantes, no permitirle un minuto, para que la Doctora Hilda nos dé un saludo. Y agradecerle señora Ministra, que su equipo de trabajo estuvo aquí de principio a fin.

Lamentamos mucho que de parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se han tenido que retirar, o se han retirado siempre de las plenarias, pero si algo nos queda pendiente Representantes, le haremos un escrito, para que por favor den respuesta, porque creo que también es el respeto por la Comisión. Entonces, Doctora Hilda, adelante, bien pueda.

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) Directora General, Hilda María Gómez Vélez:

Muchas gracias señora Presidente. Un saludo para todos los honorables Representantes. Voy a empezar por decirles un poco lo que recibí de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En el 2011, el país se comprometió con la Década de Acción por la Seguridad Vial, y a lo que se comprometió el país, es que para el 2020 iba a reducir el 50% de las víctimas en accidentes de tránsito; lo que ha ocurrido es que han crecido en un 25%. Entonces tenemos un gran reto para cumplir con ese compromiso que adquirió Colombia, y en eso estamos trabajando y vamos a hacerlo con el mayor empeño. Para eso necesitamos fortalecer la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que es nueva, pues, si bien se creó por ley en el 2013, realmente empezó incipientemente en el 2015. Entonces es el principal reto que tenemos, fortalecer la Agencia y hacer un plan de choque para lograr reducir la cantidad de muertos que tenemos en las vías.

Con respecto a las preguntas que nos hicieron. Efectivamente Antioquia es una de nuestras prioridades, es donde tenemos más fallecidos, en lo que va del año, van 445 personas fallecidas en Antioquia. Entonces, ya estamos hablando con la Secretaría de Seguridad Vial del departamento, para hacer un convenio y poderles ayudar.

Con respecto a la vía Briceño - Tunja - Sogamoso, sabemos que tiene muchos problemas, acabamos de hacer un peritaje sobre la variante de Tunja, donde ya van 3 personas atropelladas, efectivamente hay que hacer algo ahí, y hay que hacer algo en todas las concesiones, porque son más de 900 muertos en las vías concesionadas al año. Entonces tenemos una mesa con la ANI, y vamos a trabajar de una manera decidida para bajar esa cantidad de muertos que hay en las concesiones, que no tienen sentido.

Eso, solo para dar algunas respuestas y en algún momento poder entrar a explicar en más detalle.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Gracias, Doctora Hilda; estaremos invitándola, porque sé que hay mucho tema para hablar. Permítame Representante, porque se nos agota el tiempo y para que sea válido todo el trabajo que hicimos, tenemos escasamente 5 minutos, y tenemos 2 proposiciones sobre la mesa. Entonces, antes de pasar a preguntar, espéreme Doctora Martha, que no hemos pasado a preguntar si nos declaramos satisfactoriamente con las respuestas.

Quería solamente, para no abusar obviamente del tema, Ministra y Doctor Carlos, una reflexión y es que, primero, aplaudir la mirada global que usted ha tenido para con el tema, de lo que hay, de lo que hubo, de lo que viene, de lo que debe de haber; pero yo la quiero invitar a algo, y Doctor Carlos, involucrar un poco al tema, la Unidad del Riesgo, a ver hasta dónde es posible en unos temas críticos que se han encontrado, y le pongo el único ejemplo que hoy conozco, crítico, que ha cobrado vidas, y es el derrumbe de Cocorolló en la vía variante Medellín - Caldas y es que, como hay un tema legal allí, empezando porque no se ha podido liquidar el contrato de Pacífico I, explorar un poco sobre la posibilidad de que la Unidad del Riesgo intervenga, haga la visita, y poder hacer una declaratoria de calamidad pública, y desde allí, también entonces en muchas otras partes del país.

Entonces, de esta manera, le pregunto a la plenaria, ¿si se declara satisfactoriamente las explicaciones?, para dar por terminado el debate. Doctora Martha, bien pueda, un minuto.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, Presidente. Ministra, de verdad quiero que sepa, que como barranquillera también, atlanticense; solo el hecho de ser, primero mujer, segundo de mi tierra, tienes todo mi respaldo y apoyo para acompañarte en tu gestión, y que si a ti

te va bien, a este país le va ir muy bien, eso lo tengo claro, igual que todos los funcionarios; quienes me conocen saben que soy súper propositiva, y creo que la intención es ayudar, y vamos hacerlo.

Pero, quiero decirte de manera muy especial, no me siento satisfecha con el tema de la APP del Río Magdalena, considero que en el corto tiempo es difícil poder subsanar todos los interrogantes que se tiene, creo que esto amerita una sesión especial, la propongo en el Ministerio, Ministra, creo que existen decretos, o sea, hay un mar de normas, decretos, resoluciones y demás, que tienen que quedar claras. Y yo creo que ese sueño de recuperar la navegabilidad del Río, es de todos los colombianos. Ministra de verdad que para eso quedaría plenamente satisfecha, donde podamos lograr sacar adelante este proceso; y quiero que sepan todos los funcionarios aquí presentes, que cuentan con todo nuestro respaldo.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Representante Quintero, un minuto por favor.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

¡Sí! Simplemente para el Director de la Aeronáutica, Doctor Juan Carlos, para ver si de pronto puede consultar, ¿cuál es el estado de esa sobretasa Aeroportuaria?, yo tengo información de que la declararon nula, por parte del Consejo de Estado; pero se recogió un dinero, ¿cierto?, si no se recogió el dinero... Se suspendió provisionalmente, o sea, que no se ha recogido ningún dinero. ¡Ok! Muchas gracias.

Y lo otro, Presidenta, es el tema de las concesiones viales, que acá va a haber el debate, esperamos que empiece por el tema de Antioquia, porque fue en el orden que lo promovimos, para que de ahí podamos sacar varias conclusiones. Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

¡Sí! Anunciarle, señora Ministra, que muchas de las propuestas para los próximos debates, tienen que ver con ustedes; entonces les estaremos haciendo llegar con antelación, las diferentes solicitudes de los Representantes. Agradecerle de nuevo señora Ministra, esta es su casa; al Doctor Carlos García; a la Delegación de la Superintendencia; al DNP, y bueno, al Ministerio de Hacienda y Crédito.

¿Pregunto a la plenaria si se declaran satisfechas las explicaciones, para dar por terminado el debate?

Secretaria:

Ha sido aprobada Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Muchas gracias a ustedes, pueden levantarse. Y continuamos nosotros con proposiciones, tenemos 3 minutos para aprobarlas. Sírvase leerlas señora Secretaria.

Secretaria:

Siguiente Orden del Día, lo que propongan los honorables Representantes.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

¿Hay proposiciones radicadas?

Secretaria:

Sí señora, se informa que hay dos proposiciones radicadas.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Señores Representantes, por favor escuchamos las proposiciones, para poder someterlas.

Secretaria:

“PROPOSICIÓN

Con el propósito de iniciar acercamientos respecto del rol de la Aeronáutica Civil, dada la materia que comporta en la misma Comisión, autorícese sesionar a la célula legislativa en el Centro de Gestión de la Aeronáutica Civil (CGAC), contiguo al Aeropuerto el Dorado.

Cordialmente,

Martha Patricia León Fredy Muñoz,
Villalba, Representante a la
Cámara.

Mónica María Adriana Gómez
Raigoza, Millán,
Representante a la
Cámara.

Ciro Antonio Wilmer Leal Pérez,
Rodríguez, Representante a la
Cámara.

Emeterio José Esteban Quintero
Montes, Cardona,
Representante a la
Cámara.

Mónica Liliana
Valencia,
Representante a la
Cámara”.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración la proposición leída, se cierra, ¿aprueban los honorables Representantes?

Secretaria:

Aprobada, Presidenta. Siguiente proposición.

“PROPOSICIÓN

Con fundamento en la Proposición 30 de 2018, aprobada en la Comisión Sexta del honorable Senado de la República, autorícese el desplazamiento de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, a la ciudad de Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca, para que sesione conjuntamente con su homóloga, los días miércoles 3 y jueves 4 de octubre de 2018, con el fin de abordar todos los temas relacionados con el desarrollo marítimo y costero de nuestro país.

Adriana Gómez Millán,
Honorable Representante”.

Quien acoge la proposición presentada por el honorable Senador Iván Darío Agudelo, aprobada también en la Comisión Sexta del Senado.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Secretaria, discúlpeme, pero se han retirado dos (02) Representantes del recinto, para esta proposición no hay quórum para someterla. Si el Representante está en los pasillos y quiere entrar, entonces la sometemos, y si no queda para la próxima sesión.

Entonces, no se somete esa proposición. Y siendo exactamente las dos y cinco minutos de la tarde (02:05 p. m.), empezamos a las diez y cinco minutos de la mañana (10:05 a. m.), se da por terminada la sesión. Y se convoca para el miércoles a las nueve de la mañana (09:00 a. m.), buenas tardes a todos y gracias por estar acá.



MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES
Presidenta

AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Vicepresidente

DIANA MARGELA MORALES ROJAS
Secretaria

RUTH CLAUDIA JAÉNZ FORERO
Subsecretaria