



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - Nº 161

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

EDICIÓN DE 29 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 COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2018 - 2022

Salón: Jose Fernando Castro Caicedo

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

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ACTA NÚMERO 010 DE 2018

(Bogotá D.C., 2 de octubre)

A las diez y treinta (10:30 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, presentar un saludo, iniciamos la sesión de hoy martes 2 de octubre. Señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

Secretaria, Diana Marcela Morales Rojas:

Muy buenos días, honorables Representantes.

Llamado a lista

Secretaria:

Arcos Benavides Oswaldo

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílder

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Raigoza Morales Mónica María

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Presidenta, se encuentran presentes en el recinto (10) honorables Representantes, en consecuencia hay quórum decisorio.

Se hicieron presentes los siguientes honorables Representantes:

Angulo Viveros Milton Hugo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancourt Luis Fernando

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Con Excusa:

Rojano Palacio Karina Estefanía

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sírvase dar lectura al orden del día

Secretaria:

“RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatricenio 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 martes 2 de octubre de 2018

Hora: 09:00 a. m.

I**Llamado a lista y verificación del quórum****II.****Aprobación del Acta número 004 de agosto 29 de 2018****III****Citación a Servidores Públicos**

De conformidad con el artículo 135 -8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 244 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de:

Proposición número 017 de 2018

(Bogotá, D. C., agosto 29)

Presentada por: honorable Representante *Jennifer Kristin Arias Falla*.

En calidad de Representante a la Cámara por el departamento del Meta, solicito respetuosamente a esta importante Comisión Sexta Constitucional, en concordancia con lo establecido en el artículo 233 de la Ley 5ª de 1992; la siguiente proposición:

“Citar en la fecha y hora que determine la Mesa Directiva de la honorable Comisión Sexta Constitucional, a debate de control político al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Louis F. Kleyn, para que en el marco de sus competencias explique el estado de ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP número 004 del 5 mayo de 2015 - Concesión Vial de los Llanos”.

Adjunto a este documento se entrega el cuestionario para que sea remitido a la entidad mencionada.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

- En relación con el Contrato número 004 de 2015 de la concesión Vial de los Llanos S.A.S., solicito informe a esta Corporación ¿Cuántas unidades funcionales están en ejecución?

- De acuerdo con el cronograma de ejecución del Contrato número 004 de 2015 de la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., solicito informe a esta Corporación ¿Cuántas unidades funcionales deberían estar en ejecución?, y, según corresponda, ¿Por qué no se han iniciado las obras?, ¿A qué obedece el atraso en la ejecución del contrato?

Sistema Tarifario

- Dentro de los aspectos técnicos del Contrato número 004 de 2015 de la Concesión Vial de los Llanos se encuentra especificado lo siguiente

“...Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas

de peaje decide: I) Modificar dichas tarifas; II) Crear exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios; o III) de cualquier forma afectar la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje vigente a la fecha, se aplicará que “el valor resultante derivado del menor Recaudo de Peaje deberá ser compensado”.

Por lo tanto, sírvase dar respuesta a las siguientes preguntas:

1. ¿Se ha aplicado la estructura tarifaria del contrato de Concesión desde el inicio de la ejecución del proyecto en las estaciones de peaje de Casetabla, Yucao, Ocoa, Iraca y Libertas?

2. Luego de la expedición de la resolución 331 del 15 de febrero de 2017, mediante la cual el Ministerio de Transporte y la ANI modificaron la Resolución 1130 de 2015 que regula el esquema tarifario del proyecto, ¿Cómo se ha visto afectado el cierre financiero del proyecto gracias a estos cambios normativos?

3. ¿Cómo piensa la ANI y el Concesionario nivelar los ingresos por la falta de aplicación de las tarifas previstas en el modelo financiero?

4. Otro de los ingresos previstos en el modelo financiero del contrato es el nuevo peaje del Anillo Vial. Sin embargo, este aún no se ha construido. ¿Cómo piensa la ANI y el Concesionario suplir este ingreso?

5. Suponiendo que el nuevo peaje del Anillo Vial está construido, ¿Existe algún posible conflicto entre el Concesionario y la Gobernación del Meta por el recaudo de los ingresos debido a su ubicación?

Variables macroeconómicas

De acuerdo con el Contrato 004 de 2015 de la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., el Concesionario debe asumir los riesgos de: “En general, los efectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes económicos y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Concesionario necesarias para la cabal ejecución de este Contrato...”. Sin embargo, en la actualidad existe un fuerte desajuste financiero, ocasionado principalmente por variables externas como:

I. La caída de los precios internacionales del petróleo

II. La disminución en la producción de petróleo

III. La devaluación del peso colombiano.

En consecuencia, sírvase contestar a esta Corporación lo siguiente:

1. ¿La ANI revisó el proyecto desde el punto de vista financiero para aprobarlo?

2. Teniendo en cuenta la matriz de riesgos y el cierre financiero del proyecto aprobado contractualmente por ambas partes, ¿cuáles son las razones por las que existen retrasos en la ejecución del proyecto?

3. ¿Qué falla hubo en la definición de la matriz de riesgos?

4. Teniendo en cuenta que el proyecto sería financiado en un 60% con recursos de deuda, ¿La ANI y el Concesionario dentro del modelo financiero calcularon los márgenes de riesgo de las variables exógenas (precio del petróleo, precio del dólar, producción de petróleo) para que el proyecto fuera banqueable?

5. ¿Cuántas veces la ANI y el Concesionario corrieron la fecha límite para el cierre financiero a través de otrosí?, ¿Cuál es la posición de la ANI frente a la imposibilidad de un cierre financiero para el proyecto?, ¿Cuántas unidades funcionales habría que eliminar del proyecto para que este proyecto fuese banqueable y ejecutable?

Tribunal de Arbitramento

1. ¿Existió algún mecanismo de conciliación entre la ANI y el Concesionario Vial de los Llanos para iniciar la ejecución de las obras antes de que el proyecto fuese demandado ante el Tribunal de Arbitramento?

2. ¿Hubo Mesas de Conciliación entre la ANI y el Concesionario antes de que él llegara al Tribunal de Arbitramento?, ¿Cuál fue el resultado?, ¿Por qué?

3. Durante la Audiencia de Conciliación llevada a cabo ante el Tribunal de Arbitramento, esta se declaró fallida al no lograr un acuerdo entre las partes. ¿Qué posición presentó la ANI en la Audiencia de Conciliación frente al Tribunal de Arbitramento?, ¿La ANI presentó alguna propuesta de conciliación?, ¿Por qué no se logró un acuerdo?

4. ¿Cuál fue el resultado del perito económico/financiero por parte de Valora Consultoría S.A.S., ¿se refirió el perito a la viabilidad de un cierre financiero para el proyecto?

5. ¿Cuáles son las pretensiones en la demanda por parte del Concesionario ante el Tribunal de Arbitramento?

6. ¿Cuáles son las contrapretensiones por parte de la ANI frente a la demanda presentada por el Concesionario ante el Tribunal de Arbitramento?

7. ¿A cuánto ascienden los recursos que el Estado podría verse obligado a pagar en caso de que el Tribunal de Arbitramento falle a favor del Concesionario?

Proposición modificativa a la número 017 de 2018

(Bogotá, D.C., agosto 29 de 2018)

Presentada por: honorable Representante *Adriana Gómez Millán*.

La Concesión malla vial del Valle del Cauca y Cauca está en su etapa final, por tanto, el Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se encuentra estructurando la nueva concesión y el paquete de

obras que se desarrollarían con los recursos de los peajes ya establecidos y que se recaudarían en un período de los próximos treinta (30) días.

Por lo anterior, se solicita a la ANI informar lo siguiente:

1. Paquete de obras y tramos viales en que se realizará mantenimiento y las obras nuevas que se incluyen en las inversiones a realizar en el periodo de la nueva concesión de la malla vial de los departamentos del Valle del Cauca y Cauca. Señalar los sitios donde se construirán puentes peatonales, obras a desnivel y demás estructuras viales especiales. En especial, se solicita información sobre la solución vial y peatonal a acometer en la vía panorama a su paso por el municipio de Yumbo, Valle del Cauca.

2. Acciones a emprender en los puntos de las vías incluidas en la concesión, donde se ha detectado la necesidad de obras de infraestructura, alcantarillado pluvial y sanitario, redes de acueducto y demás infraestructura que intervenga la calzada vial.

3. Análisis que se ha adelantado con respecto al peaje “Cerritos”, ubicado en el tramo Cartago-Pereira, cuyo costo afecta la propuesta de mejoramiento y entrada en operación del aeropuerto Santa Ana de Cartago, Valle del Cauca.

4. Exponer el esquema financiero proyectado, con el fin de dar claridad a la comunidad vallecaucana y a los gobiernos municipales del departamento de la optimización de recursos por peajes (ingresos) y su inversión en beneficio de la competitividad de la región.

IV

Negocios sustanciados por la Presidencia.

V

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003

VI

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Mónica María Raigoza Morales.

El Vicepresidente,

Aquileo Medina Arteaga.

La Secretaria General,

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 ¿Aprueba la Comisión el orden del día leído?

Secretaria:

Ha sido aprobado, Presidenta.

Secretaria:

Siguiente punto del orden del día. Aprobación del Acta 004 del 29 de agosto de 2018, señora Presidenta le informo que la Secretaría ha enviado con anterioridad a cada uno de los correos de los honorables Representantes, el acta que usted somete a consideración.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración el Acta número 004 que fue enviada a los correos y previamente leída, en consideración el Acta 004 del 29 de agosto del 2018, ¿Aprueba la Comisión el acta tal cual fue presentada?

Secretaria:

Ha sido aprobada, Presidenta.

Secretaria:

Siguiente punto del orden del día. Citación a servidores públicos

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sírvase señora Secretaria informar de los funcionarios citados, cuáles se encuentran en el recinto.

Secretaria:

Presidenta le informo que el funcionario citado, el doctor Louis Francois Kleyn López se encuentra presente en el recinto.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Bueno, entonces al señor Presidente de la ANI, a su equipo de trabajo darle la bienvenida a esta Comisión, también es la Comisión de ustedes, presentar un saludo a los Representantes, a las personas de las barras, a los medios que nos acompañan hoy. Vamos a organizar el debate de la siguiente manera, señora Secretaria dentro de los Representantes citantes presentes ¿Está la doctora Adriana?

Secretaria:

Si está, la Representante Adriana Gómez Millán y la Representante Jennifer Kristin Arias Falla.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Perfecto. Representante Adriana tiene 5 minutos para que haga la bienvenida, escuchamos al Presidente de la ANI y a la Representante citante para que den la bienvenida, escuchamos al citante y entonces proceden ustedes iniciando con la palabra.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias, señora Presidenta, muy buenos días para todos los miembros de la Comisión, para los Representantes que nos acompañan de otras

Comisiones y para la Mesa Directiva. Señora Presidenta yo respetuosamente le pediría 10 minutos para contar los antecedentes de la malla vial del Valle del Cauca, y una vez ya los funcionarios citados se refieran a las respuestas hacemos las conclusiones; porque de verdad es importante contar los antecedentes y sustentarles a toda la Comisión, especialmente, a los funcionarios por qué la trascendental importancia que tiene que esta nueva estructuración tenga otras calidades. Entonces sí que le pediría esos minutos señora Presidenta. Muchas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Dejamos claro que el Director de la ANI nos hizo llegar a tiempo las respuestas del cuestionario. Entonces adelante Representante Adriana, diez minutos para que hagamos la presentación.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Muchas gracias señora Presidenta. Ya omito los saludos que los hemos dado, el tema que nos convoca hoy y nuevamente agradecemos a los funcionarios presentes es el tema de la malla vial del Valle del Cauca y Cauca. Nosotros sabemos de unos antecedentes que es importante tener hoy en cuenta y queremos que en este debate quede presente que esos antecedentes no deben continuar sucediendo en el país, para el bien del desarrollo de las regiones.

Aquí tenemos un antecedente pero primero vale la pena resaltar que el contrato de la malla vial del Valle del Cauca y Cauca, es el contrato número 05 del año 2009 y hoy si ustedes entran a la página de la malla vial, está como fecha de suscripción el año 1999, se inició el 5 de abril de 1999 y tenía una duración de 20 años, pero fue prorrogado por 54 años. Contratista Luis Héctor Solarte q. e. p. d, Carlos Alberto Solarte Solarte, Pavimentos Colombia S. A, Interventores Siga Ingeniería y Consultoría Jorge Bido y Compañía Limitada. Esto es lo que aparece en la página hoy de la malla vial del Valle del Cauca, donde se habla de un contrato que ya no iba a 20 años sino a 54 años, y eso se sustentó según puede verse en la historia del contrato en un Compes que fue el 3535 del 2008, que tiene una aprobación de esa fecha y tuvo concepto previo favorable para prórroga de este contrato. Los detalles se pueden ver en el Compes, sin embargo, resulta que cuando encontramos en las noticias se habla de que en la ANI ingresó a un proceso de renegociación de este contrato, y hablaba el entonces Presidente Juan Manuel Santos, que había recibido el contratista de esta concesión la malla vial del Valle del Cauca una prórroga denominada generosa, que era una prórroga extraordinaria que se dio en el país. Y paso a mostrarles entonces lo que no queremos que ocurra otra vez en el país y es esto precisamente.

Tenemos un archivo Excel que tiene origen en la página de la ANI, este archivo Excel que le vamos a mostrar, habla del Contrato 05 del 29 de

enero de 1999, que habla del otorgamiento de una concesión para que el contratista realice por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos de las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, la operación y mantenimiento y prestación de servicios, y el uso de los bienes de propiedad del Inco, en su momento dado en concesión para la cabal ejecución del proyecto vial denominado malla vial del Valle del Cauca, bajo control y vigilancia del Inco.

¿Cuáles son las cosas que empiezan a pasar en el contrato?, está el otrosí número 1, como pueden ver en la izquierda, que hay un aporte de cuatro mil millones (\$4.000.000.000) para prever situaciones no previstas que resulten de la ejecución del contrato. El otrosí número 2 es del año ya 2000, dónde se puede ver que se otorga al concesionario una facultad muy especial, se estipula que el concesionario podía escoger libremente los corredores para las nuevas construcciones, y esos son los puntos que quiero que vaya quedando claro en este debate. Se amplía la etapa de construcción de 36 a 54 meses y se le dice al concesionario escoja libremente.

Siguiente otrosí es del año 2002, extensión de plazos para la adquisición de predios, entendible, si hay un problema jurídico; adicional número 1 de julio 7 de 2003, dos mil ciento ochenta y cinco millones (\$2.185.000.000) para un sendero peatonal y ciclorruta en la recta Cali-Palmira, empiezan aparecer obras necesarias.

Adicional 2, octubre 28 de 2003, modifica el plazo para la ejecución del diseño, construcción y mantenimiento de ciclorruta y sendero peatonal en esta misma vía, se amplía etapa de preconstrucción de 10 a 16 meses.

Adicional 3 del año 2003, contratación de diseño de 10 obras adicionales, cuatrocientos sesenta y ocho millones (\$468.000.000). Acta de acuerdo febrero 11 del 2004, se realizaron acuerdos relacionados con controversias surgidas en la ejecución del contrato y el concesionario se compromete a realizar gestión predial y se amplía etapa de construcción.

Otrosí 1 de junio 16 del 2004, contrato adicional 3, contrato adicional 4, julio del 2004, se adiciona por acta de acuerdo doscientos ochenta y ocho millones (\$288.000.000), contrato adicional 5, marzo 14 del 2005, se autoriza la realización de estudios y diseños de 5 puentes peatonales en sectores los Bancos, Primavera, Aguazul, Viapadilla, Perico Negro, solo les quiero ir dejando presente cómo en el transcurrir del contrato se van incluyendo lo que fue tal vez un error y lo juzgo así, dejar libremente escoger a un concesionario los tramos.

Contrato adicional 6, construcción de las siguientes obras consideradas como adicionales, se pueden ver es todo lo que dice ahí, puente Caballat peatonal de Arboleda, variante El Bolo, variante Acequia, intersección a desnivel Guacarí,

intersección Centenario, intersección a desnivel Santa Elena, intersección a desnivel la Herradura, valor del contrato once mil ciento sesenta y dos millones (\$11.162.000.000), y la vigencia de los plazos modificados a julio del 2006.

Siguiente punto. Acta de acuerdo de agosto del 2005, otra situación, retorno de Glorieta - Aeropuerto, construcción retorno de una empresa muy importante del Valle Sucromais, tramo 4 se cambia intersección a nivel, otra situación se cambia un movimiento en la intersección Cali - Jamundí. Octubre 18 del 2005, se amplía caso de construcción, octubre 31 del 2005, se amplían plazos máximos para puesta a disposición del Inco, octubre 14 del 2005, se autorizan estudios, diseño y construcción de las obras correspondientes a intersecciones de nivel que permitan el acceso de la doble calzada, la variante - Ginebra municipio del Valle del Cauca altamente turístico, para los que recuerdan ahí se realiza cada año el festival Mono Núñez.

Contrato adicional 7 fue el de la variante Ginebra, cinco mil cuatrocientos cincuenta y ocho millones (\$5.458.000.000), no incluye la operación y el mantenimiento.

Contrato adicional 8, octubre 14 del 2005, construcción de la intersección a desnivel, entrada a la variante Santander de Quilichao y otra serie de obras que no quiero agotar mi tiempo, porque continúan.

Octubre 14 del 2005, ampliación de paso urbano de Santander de Quilichao y construcción de puentes peatonales, contrato adicional 10, concesionarios se obliga con el Inco a la realización de estudios y diseños de obras adicionales, puentes, senderos y demás obras. Y enero 27 que es la última que aparece en la tabla de la ANI, el concesionario se obliga con Inco a adelantar por su cuenta y riesgo el proceso de verificación para los potenciales beneficiarios de la tarifa diferencial de los peajes Ciats y Estambul, esto quiere decir el peaje de ingreso al municipio de Palmira, Valle del Cauca, municipio que hoy se dice es el que más peajes está pagando, y donde fue fruto de una sesión en esta Comisión Sexta en el periodo pasado.

Adicional 2, enero 27 del 2006, otrosí de enero 4 del 2008, dos meses de plazo, adicional de marzo 29 del 2006, adicional o acta de acuerdo de julio 14 del 2006, julio 19 del 2006, etc. Y una muy llamativa el contrato adicional 13, de agosto 9 del 2006, se compromete también el concesionario a trabajar el tema de la doble calzada del tramo Mediacanoa - Loboguerrero, el que nada más y nada menos que nos comunica con la vía Mediacanoa hacia Buenaventura, se amplía el plazo de preconstrucción, de construcción y por supuesto los recursos.

Otrosí de octubre 2 del 2006, se modifica la cláusula adicional de la anterior, se cambia los valores y continúa el contrato. Otrosí 2 de octubre

14 del 2008 etc., y así les puedo decir que es la historia o el historial de este contrato, tiene aproximadamente en la página del Inco, 6 hojas por lado y lado de situaciones que han venido ocurriendo, y ese es el asunto a llamar la atención de este debate.

Entonces con estos antecedentes lo que quisiéramos señores Representantes del Gobierno es que hoy estamos hablando que hay una renegociación de contratos de la malla vial del Valle del Cauca, con unos antecedentes de obras atrasadas y contratos que estaban hasta el año 2054; pero hubo un fallo de una entidad de control donde después de evaluar la situación de la prórroga, se hechó para atrás esa prórroga y hoy el Valle del Cauca tiene la suerte de poder hablar de qué va a pasar en los próximos 30 años, de lo contrario estaríamos hablando de una concesión que continuaba su accionar inercial y tal vez con los mismos problemas que ahora les voy a pasar a comentar. Las obras atrasadas están aquí relacionadas, el corredor Buga-Buenaventura y todo lo que tiene que ver con la evaluación en el tramo de Palmira, en el tramo de Mediacanoa y en todos los tramos a lo largo de esta concesión.

El fallo judicial, como les mencionaba, derogó esta prórroga que había por 30 años y a la cual hacía mención el Presidente Santos, era una prórroga muy generosa, era superior al plazo inicial otorgado y por eso ahora nos encontramos en este debate; porque hoy se está configurando una nueva estructuración de la malla vial del Valle del Cauca, sobre obras ya realizadas y que estará recogiendo el valor de los peajes ya instalados.

Por lo tanto, es del interés especial del departamento que en las obras que se incluyan no se cometan los mismos errores que hemos pasado a describir, allí les voy a contar entonces, cuáles son esas situaciones que el Valle del Cauca ya ha estado atento a que no vuelvan a ocurrir.

Mire lo que nos ha ocurrido en el municipio de Jumbo, Valle del Cauca, la capital industrial del Valle del Cauca, que aporta el 10% al Producto Interno Bruto del Valle del Cauca. El municipio de Jumbo en el año 1999, apenas se estaba aprobando su Plan de Ordenamiento Territorial; una vez aprobado el Plan de Ordenamiento Territorial, pues el municipio desarrolló una serie de propuestas que fueron desarrolladas e inclusive por el mismo Gobierno nacional de viviendas gratuitas ¿Qué se planea?, que ahora la nueva malla vial incluya para ese sector la ampliación de una vía que es la vía Menga - Jumbo en doble calzada y la ampliación de la vía desde el sector Ecopetrol hasta la glorieta Mulaló, que es el sitio donde arranca la nueva vía 4G Mulaló - Loboguerrero.

¿Qué ha pasado aquí?, en la primera foto pueden ver el municipio de Jumbo tuvo que demoler el puente peatonal ubicado en el tramo Américas cruce con Ecopetrol, porque no había quién respondiera por esa infraestructura, se

decía que era de Invías, era una estructura vieja que el mismo Invías autorizaba mover la viga superior del puente de manera permanente para que pasaran los vehículos de gran altura como las mulas y demás, porque ese es el punto de paso hacia el sector de Buenaventura.

Ese puente lo demolió el municipio ante la incapacidad que tenía la gente de utilizarlo y que se declaró que estaba en alto riesgo. En la diapositiva del centro encuentran que la malla vial arrancó un tramo que es un tramo de Ecopetrol hacia el sector de Mulaló, donde habían unos puentes peatonales que había instalado algún alcalde municipal; fue imposible que en los 20 años de vigencia de la concesión actual pudieran ser restablecidos esos puentes, para los que pueden enfocar mejor la foto, estos son unos puentes metálicos, totalmente desbaratadas sus láminas, donde ya la gente no podía acceder a los sitios del municipio de Jumbo y hace escasos 3 meses se autorizó que el municipio los demoliera, ¿cuáles son las consecuencias de esto?, que al no tener los puentes incluidos en la concesión no se adelantan las obras, pero a la hora de demolerlos en caso de accidentalidad peatonal el que responde es el que los demolió.

Entonces ni se hace ni se deja hacer, cuando no se tienen incluidas las obras en la concesión, por lo menos eso pasó en este caso puntual. Ahí estamos hablando del acceso al estadio municipal, estamos hablando del acceso a un megacolegio, a una subse de la alcaldía municipal, y a la misma Secretaría de Tránsito, donde los índices de accidentalidad están volados, por supuesto, la gente ya no usaba los puentes.

Ahí tenemos la imagen de lo que pasa, no hay puentes, la gente tiene que pasar corriendo la vía para hacer uso de instalaciones públicas. Bueno ahí está el tramo con las necesidades, estas necesidades se plantearon en una reunión en la Gobernación del Valle, con los delegados de la ANI; tuvimos una reunión en la Gobernación, en la Secretaría de Infraestructura, se colocaron de presente estos puntos. El debate también doctores es que en las respuestas todavía no es claro, no se reconoce que hay estas falencias, que hay estas necesidades, y es bueno que vamos ajustando cosas; no podemos repetir historias del pasado, y no podemos condenar el desarrollo de los municipios del Valle del Cauca, a que lo que no esté en la malla vial, no se contempla, ni se hace ni se deje hacer.

Finalmente también, aparte de este tema del municipio de Jumbo, se planteó en el bloque parlamentario del Valle y se incluye en la respuesta, la situación del peaje para que transitemos los vallecaucanos de Cartago a Pereira. Existe un cobro de peaje para pasar del Valle y transitar hacia Pereira y de Pereira hacia el Valle del Cauca; hay una solicitud expresa de la Cámara de Comercio de Cartago, donde se deja de presente que Cartago y el Valle del Cauca ya pagaron las obras, y que el recaudo del peaje que se hará ahora

se destinará a una vía, un ramal de la vía a Cerritos y hay una solicitud expresa que, por el desarrollo del aeropuerto de Santa Ana de Cartago, por situaciones de estudio, porque en Cartago Valle la gente estudia en Pereira, se retire el peaje en el sentido sur a norte, o sea el de regreso a Cartago y se ubique en la vía correspondiente, en la vía a Cerritos.

Por otro lado, en el tema de Palmira, también se hicieron las observaciones para que hiciera un tratamiento especial, a un municipio que paga muchos peajes en Colombia. Entonces, ahí era lo que le solicitaba señora Presidenta, que nos escucharan inicialmente a los funcionarios y que nuestra única intención en este debate es que lo que pasó con la malla vial del Valle del Cauca, en términos de detrimento o no se investigue por los entes de control; pero en todo caso las falencias que hubo en la adjudicación de la malla vial del Valle del Cauca en el pasado no se repitan, que no se ignoren las solicitudes de los municipios, que se tenga en cuenta que 20 años de una concesión, es un periodo donde se transforma totalmente la vida de un municipio y el desarrollo económico de una región; más ahora que esta malla vial se va a conectar directamente con la vía Mulaló - Loboguerrero, que ya también está en proyecto de socialización y es una vía de la nueva generación de las vías 4G.

Con este debate entonces, pretendemos los funcionarios de la ANI que pongan cuidado a las situaciones de los municipios del Valle, que pongan cuidado y no omitan sus funciones de tener en cuenta todas las consideraciones que tienen que ver con accesos a los municipios, con soluciones peatonales y soluciones viales, y ante todo que se cuiden muchísimo los recursos públicos y no caigamos en una falta de planeación y que por ende ocasione una necesidad de mayores recursos.

Estamos hablando de vías ya ejecutadas y peajes que esperamos que en el Valle del Cauca sean redistribuidos en vías para el progreso de la región. Muchas gracias, señora Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

A usted Representante. Entonces seguidamente tiene la palabra la Representante Jennifer, por el Meta. Bienvenida a esta su Comisión y adelante con sus 10 minutos.

Honorable Representante Jennifer Kristin Arias Falla:

Buenos días a todos, mi nombre es Jennifer Arias, quiero agradecerles por haber aprobado la proposición hecha para hacer este debate, más aun que no hago parte de esta Comisión, pero les agradezco profundamente en nombre no mío, sino de los metenses que hoy están teniendo unas dificultades muy grandes con su malla vial. Ya conocen ustedes la problemática que tenemos en la vía Bogotá-Villavicencio, que ha afectado de sobremanera no solamente al departamento del Meta sino también a nuestros departamentos

vecinos, Guaviare, Casanare, Arauca, Vichada, incluso hasta Vaupés que entran muchas personas por el Guaviare, porque la única entrada a la media Colombia es Villavicencio. Así que estamos en una situación muy crítica, la malla vial del Meta tiene una difícil situación, una difícil decisión y la razón de hacer este debate es esa.

Quiero decirle a la Representante del Valle que si usted viera que nosotros no hemos ni siquiera puesto un primer ladrillo en nuestra concesión, podría sentirse tranquila que ustedes por lo menos han avanzado. Yo les voy a contar no sé si lo vamos a presentar acá, un poco mientras se presenta aquí en el televisor el tema, les cuento. En el año 2012 se empieza a estructurar una concesión que lo que pretende es ampliar las dobles calzadas de salidas para varios municipios de nuestro departamento: Acacías hacia Puerto López, hacia Yopal, esas son las tres salidas que tiene Villavicencio para desembotellarse; pero además son las tres salidas para los diferentes departamentos que comunican al centro del país con el resto del país o la mitad de Colombia. Era un proyecto muy importante para nosotros, este contrato se firma en el año 2015 es un contrato que por supuesto para nosotros nos trae una esperanza muy grande, pero resulta que al año 2018 el contrato no ha empezado.

Entonces les quiero contar un poco, cuál es la situación que estamos viviendo, porque se está viviendo esta situación, y por supuesto luego de escuchar a la ANI, el planteamiento de solución que yo hago. Lo primero, son los plazos de entrega, este proyecto estaba concebido para realizarse en tres fases: preconstrucción, construcción y la fase operativa. Se supone que la fase de preconstrucción duraba 360 días, la fase de construcción 1800 días, esta era la estimación de lo que se iba a hacer, ¿cómo está hoy el proyecto?, en fase de preconstrucción; es decir que más o menos llevamos 3 años y 4 meses, más o menos son 1.220 días de preconstrucción, lo que traduce que el proyecto realmente no le han dado inicio y no ha empezado.

Lo siguiente es que uno se pregunta ¿Qué ha pasado con el proyecto?, ¿Por qué la demora?, ¿Qué fue la situación que impidió que se diera el inicio a un proyecto tan importante para la mitad de Colombia?, y entonces uno empieza a revisar y se encuentra varias cosas. Primero, bueno para que me imagino que como todas o casi todas las concesiones, ésta también está en un Tribunal de Arbitramento; entonces empieza un problema con el Sistema Tarifario, ese es el primer problema, los peajes según pues por supuesto el contrato debían ser elevados, debían subirse los peajes, y empiezan a salir unas resoluciones aumentando los peajes, sin embargo en ese momento ya teníamos indicios de que este proyecto no iba a tener un cierre financiero, y entonces la comunidad, los gobernantes solicitan que no se haga el aumento de los peajes hasta no estar seguros de que realmente vamos a tener el inicio del proyecto, se

aumenta el peaje a los 13 días se reduce el peaje por la solicitud de la comunidad y aquí quiero hacer una referencia que me parece importante hacer y es que uno puede aquí ver que hubo en algún momento y me disculpa Director, que no es su culpa porque usted lleva un mes yo creo.

El problema aquí también fue una falta de planeación, es decir que la ANI y la Concesionaria, primero debían haber socializado las tarifas, el aumento de tarifas; lo que hicieron primero fue subir las tarifas, después socializarlas en un proyecto que tenía, más o menos la gente la idea que no iba arrancar; por supuesto eso generó en los habitantes del departamento una gran preocupación y dijeron ¡no! hasta que ustedes no nos garanticen este proyecto no aumenten los peajes.

En 13 días se sacó una resolución de aumento, se tumbó esa resolución de aumento y se volvieron a bajar los peajes. Esto es crítico por supuesto para la concesión, porque la concesión dice, yo recibo los ingresos del peaje, pero entonces ahí uno dice que fue primero “el huevo o la gallina” ¿subimos los peajes con una concesión que no sabemos si va a arrancar? porque la concesión ya había dicho que tenía problemas financieros, ¿Qué es lo que debemos hacer primero?, yo personalmente creo que aquí hubo una gran falta de planeación de parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, pero también por supuesto de la concesión, que es lo que les voy a tocar más adelante.

Siguiente, recaudo vs tráfico, esto que nos dice, básicamente lo lógico, se tenía previsto un recaudo, ese recaudo no se ha dado porque evidentemente no se han subido las tarifas y cada día la brecha es más grande entre lo planeado y lo que se está recibiendo; entonces la concesión dice: ¡hay hombre es que yo no estoy recibiendo toda la plata!, ¿Cómo hago para hacer el proyecto?, pero evidentemente no podemos coger y quitarles a los contribuyentes la plata con un proyecto que ni siquiera vamos a saber si va arrancar o no ¿Cuál es mi preocupación? Y aquí es muy importante resaltar que la diferencia a abril del 2018 es del 47.4%, ¿porque esto es preocupante?, porque en ese Tribunal de Arbitramento puede pasar cualquier cosa, eso es una lotería, como es una lotería mañana pueden salir a decirle a la concesión, tienen que hacer el proyecto y ya tienen un hueco de casi el 50%.

Puede pasar que le digan haga la mitad del proyecto, y entonces uno dice y ¿Qué va a pasar con la malla vial del Meta?, vamos a hacer la mitad de la malla vial, ¿Qué escogemos?, ¿Qué es lo más importante?, y vuelvo a insistir, ese proyecto comunica la mitad de Colombia, no está comunicando un departamento, comunica el Guaviare, comunica el Vichada, comunica Arauca, comunica el Casanare, al Vaupés, la mitad de Colombia hoy, está en una situación complicada en mi opinión por una falta de planeación.

Siguiente, entonces la concesionaria dice, no es que nosotros tenemos una situación, y es que el tráfico que esperábamos por la caída del precio del petróleo, por la caída de la producción en el departamento del Meta se redujo, y entonces pues básicamente por esa razón nosotros no podemos hacer ese proyecto.

Acá tenemos no se ve muy bien, se las voy a leer, más o menos a 2017 se tenía previsto que pasaran el 38% del tráfico fueran camiones y tenemos el 21%. El 76% es de automóviles, en el 2017 a lo actual, y ellos en la estructuración tenían que fuera un 60%; uno puede decir si se bajó en un porcentaje importante el tráfico, pero entonces yo me pregunto ¿El riesgo no lo estaba asumiendo la concesionaria?, ese era un riesgo que asumía la concesionaria y entonces ¿Por qué los habitantes del Meta, tenemos que pagar las consecuencias de que no revisaran bien el riesgo que tenían?, claro que hubo una reducción en el tráfico de camiones, por supuesto que la hubo y ellos no lo previeron, ¿Cuál era la amortización? ¿Cuál era el colchón en el caso que esto les ocurriera?, en ninguna parte lo ve uno.

Siguiente, y entonces uno pasa a esta gráfica, esta gráfica vuelve y nos dice, la excusa del concesionario es, se cayó el precio del petróleo y por esa razón nosotros no pudimos hacer la obra; les quiero decir que esta concesión se empezó a estructurar en el año 2012, se firmó en el 2015, esto lo que quiere decir es que, en el 2013, en el 2014, estaban en proceso de estructuración, y no era ninguna sorpresa que en el 2014 se bajó de 99 pesos a 52.

Es decir que cuando estaban estructurando el proyecto ya sabían que el precio del petróleo estaba cayendo; esto no es algo que yo me estoy inventando, esto es algo que está público y que es público para todos, entonces yo me pregunto, ¿Por qué si la concesión ve que están cayendo los precios a partir del 2014, no dice paremos un momentico, reestructuremos esto, porque podemos entrar en un riesgo cuando se baja el precio del petróleo y se baje la cantidad de camiones que van a pasar por nuestras vías.

Yo no creo que sea una excusa decir es que en el año 2015 se cayó el precio del petróleo y por eso no lo pudimos hacer, cuando estructurando el proyecto el precio estaba bajando; me parece que el riesgo que asumió la concesión aquí lo deben asumir, deben asumir ese riesgo que asumieron cuando estructuraron un proyecto que venía con un precio del petróleo en caída.

Después nos dicen que la producción del petróleo cayó, ¡claro! es cierto, la producción del petróleo cayó por supuesto; pero la caída más grave y aquí en esta es la general por años, la que está en el circulito, es la caída mensual del petróleo en el año 2015, como ustedes pueden ver se mantuvo constante desde el momento que firmaron la concesión.

Entonces yo me pregunto ¿Por qué dicen que en el 2015 ya estaban ahí como que sí como que no, como que no sabían si arrancaban o no, que porque se estaba cayendo, si aquí lo que tenemos claro es que la producción del petróleo nunca cayó?

Siguiente, bueno la tasa de cambio, entonces hay un factor importante y es que la tasa de cambio aumenta el precio del dólar, la financiación del proyecto se hace en dólares, eso encarece por supuesto la financiación del proyecto; pero nuevamente era un riesgo que estaba asumiendo la concesión, así que a mí parecer los riesgos que tenía la concesión en algunos casos eran previsible, en otros casos no los veo existentes, y en este que es evidente que subió el precio del dólar, creo que era un riesgo que la concesión ya conocía y en mi opinión ese riesgo que ya conocía debía haberlo previsto y asumido un colchón para poder cumplir con sus obligaciones contractuales.

Siguiente, adicional a esto, a que el proyecto no ha arrancado, a que el departamento del Meta y la mitad de Colombia aún siguen sin saber que va pasar, que tenemos un contrato en un Tribunal de Arbitramento, tenemos una concesión que tiene 198 funcionarios que le implican un costo enorme a los metenses, a la Nación, en un proyecto que no está avanzando. Y entonces nos dicen, no es que hemos hecho unos mantenimientos, muy importante hacer esos mantenimientos, esos mantenimientos los podría haber hecho cualquiera, sin necesidad de tener esa burocracia, y ahora me pregunto ¿Cuánto le vale a la ANI, mantener estos Tribunales de Arbitramento? No conozco el valor exacto, me han dado varias cifras, no me atrevo a decir ninguna, pero me parece que en este momento lo que tenemos si no me equivoco esta es la peor malla vial del país, la que está en una peor situación, sobre todo cuando conectan los departamentos absolutamente aislados, como los departamentos de la media Colombia. ¿Qué me preocupa? como se los dije iniciando, está en un Tribunal de Arbitramento, se supone que en diciembre van a dar un fallo; no sé si finalmente en diciembre vaya a pasar o no, no sé si se vaya a volver a aplazar o no, pero estas son las tres posibilidades: un recorte del alcance, entonces la concesionaria dice no yo necesito que lo recorten al 50%, ¿y entonces a quien le quitamos la vía? ¿Acacias, a Granada, a Puerto López, a Puerto Gaitán, a la gente del Vichada que necesitan la vía y la conexión entre Puerto Gaitán y Puente Arimena?, ¿A quién se la quitamos como decidimos eso?, ¿se lo dejamos elegir al concesionario?

Segunda posibilidad, liquidación del contrato. Si me preguntan, creo que debería ser el camino ante una malla vial que tiene unas situaciones tan difíciles como las que tiene, y así era mi solicitud.

La tercera, cumplimiento del contrato. Esta puede ser la peor para el concesionario, pero además la peor para el departamento; porque en el

caso que el laudo le diga tiene que hacer la obra, porque usted asumió los riesgos, porque usted estructuró el proyecto, esto es una obra privada donde el privado dijo yo hago todo y esto es lo que yo necesito, y yo asumo los riesgos. Y entonces, si le dicen al concesionario bueno cumpla el contrato y el concesionario no puede ¿Qué va a pasar con nosotros?, ¿Qué va a pasar con nuestras vías?

Yo siento que aquí hubo muchos errores, a mí no me gusta quedarme en el pasado, creo que nosotros tenemos que avanzar; sé que aquí hay unos miembros de la concesión y yo les quiero pedir que se pongan la mano en el corazón y piensen en el departamento del Meta, y piensen en el departamento del Vichada, y piensen en el departamento de Arauca, y piensen en el departamento del Vaupés, y piensen en el departamento del Guaviare; porque ustedes tienen hoy la posibilidad de llegar a un acuerdo que beneficie a nuestra región y que no nos sigan haciendo sufrir, porque de pronto nos hacen las vías, porque de pronto no nos hacen las vías.

Yo les pido que asuman la responsabilidad de una estructuración, que en mi opinión que no soy técnica pero la he estudiado mucho, estuvo mal hecha; puede que no sea experta en esto, pero yo soy ingeniera, y soy economista y conozco bien los temas, y estuvo mal elaborada. Pero además también me preocupa, y esto suena poco del pasado, pero yo creo que aquí hubo señor Presidente y esto es para usted, y es que usted revise muy bien a la ANI, porque aquí también tuvo fallas la ANI, porque aquí la ANI también tiene un grado mucho menor que la concesión de responsabilidad, ¿por qué se lo digo?, yo siento que aquí muchas y puede que diga algo de lo que no tengo pruebas, es solamente una conjetura que yo hago, pero en ese momento Odinsa que es una de las concesiones, estaba pendiente de hacer un negocio con Argos y podría ser que todo esto hizo parte de un aumento de las expectativas a partir de una concesión.

Así que yo les agradezco a ustedes de verdad por este espacio, me disculpan que me haya extendido; para nosotros en el departamento y en nuestra región es muy doloroso que nos tengan abandonados y continúe el abandono; tengo confianza y fe que en el Gobierno del Presidente Duque, eso va cambiar. A ustedes señores Congresistas, muchísimas gracias por haber aprobado esta proposición, y espero que la concesión se ponga la mano en el corazón y no sigan perjudicando a una región, que lo que necesita es vías para desarrollarse. Muchísimas gracias.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Austed, Representante. Entonces seguidamente vamos a escuchar al doctor Kleyn López, Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor vamos a tener 25 minutos más o menos, yo creo que alcanza hacer el ejercicio, si necesita más

tiempo me lo hace saber para reorganizar la agenda gracias. Le doy un minuto al Representante Oswaldo Arcos.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, Presidenta, sí, es que me gustaría antes de que el doctor nos dé respuesta, yo quería dos preguntitas de pronto aparte de lo que habló nuestra Representante Adriana, que de pronto me asalta la duda a ver si de pronto las pudiéramos dilucidar.

Mire, la primera es con respecto a la vía Buga - Buenaventura, que es la vía muy importante no solamente para el Valle del Cauca, sino para toda Colombia. ¿Qué inquietud tengo ahí?, claro tengo entendido que son 1.6 billones de Buga a Citronela y Citronela a Senas son 548 mil millones, cerca de 2 billones de pesos, necesitamos 1.6 billones para el mantenimiento, que pregunta tengo ahí, estaba leyendo un informe que me están entregando y usted en unas declaraciones dijo lo siguiente: vamos a partir eso en 3 concesiones en el Valle del Cauca, la de Buenaventura y la otra la malla vial de Palmira-Buga y la otra la del norte perfecto, la pregunta mía es la siguiente: primero ¿en qué fecha tendríamos nosotros de pronto ya lista la concesión, que nos permita darle continuidad a esos kilómetros que nos faltan completar la vía Buga-Buenaventura?

Pero lo que me preocupa a mí es que usted dijo de pronto será necesario que ahí busquemos un peaje en Calima. Esa es una pregunta que me gustaría hacerla, porque estamos peleando que nos quite el peaje de vía norte-sur, Pereira-Cartago con el propósito de mejorar el tráfico, y generar un comercio, y colocar otro peaje en la vía Buga-Buenaventura a la altura del Calima, sí me gustaría mucho que de pronto nos ayudara aclarar.

Y lo segundo es mirar, si ese mantenimiento lo que dice la doctora Adriana, que ya se terminó entre Cartago y Buenaventura, ¿Si solamente basta con el peaje de Cartago a Pereira, para darle ese mantenimiento y quitarnos el otro peaje?; porque tengo entendido que el otro peaje que va de Pereira a Cartago es para financiar una obra que va desde la Virginia a Cerritos, y Virginia-Cerritos es Risaralda. Esas serían las dos preguntas que tengo. Muchas gracias.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - doctor Louis Francois Klein López:

Muchísimas gracias por esta invitación es siempre un gusto estar aquí para poder conversar estos temas que son de tanto interés para todos, entonces quiero agradecer a la honorable Representante Jennifer Arias y la honorable Representante Adriana Gómez por la citación, por la carta que nos enviaron, que estaba muy amable, muy correcta y que hicimos un buen esfuerzo por contestarla.

Voy a empezar un poquito al revés, primero con el tema de la malla vial del Meta y luego seguiremos con el tema de la malla vial del Cauca, y también responderemos las inquietudes del honorable Representante. Entonces lo primero, con respecto a la malla vial del Meta, este es un digamos que no es como dijo la Representante el peor caso en Colombia, tenemos muchos parecidos, y tenemos muchas concesiones en esta situación en que no han arrancado, llevan un par de años o llevan tres o cuatro años y no han arrancado por múltiples razones y nosotros queremos por supuesto acabar con eso.

Nosotros queremos que las concesiones cuando se adjudican sean para que se empiecen, para que se construyan y para que al poco tiempo uno pueda tener algo tangible o algo ejecutable, algo que mostrar y algo que este beneficiando al público; entonces esta concesión y lo otro, no podemos estar esperando a que la gente consiga su dinero, haga sus cierres financieros para siempre, ponga problemas para siempre, no podemos estar esperando eso, el país no puede estar esperando a que unos cuantos individuos, unas cuantas compañías consigan la forma de validar y hacer cumplir, y de hacer realidad un contrato en el que en teoría entraron de buena fe con el Estado.

Esta concesión era una iniciativa privada muy ambiciosa, porque obviamente con una carretera que iba hasta Puente Arimena, entonces muy ambiciosa porque esa parte de Puerto Gaitán a Puente Arimena, los que la hayan recorrido saben que ahí realmente no hay nada, y construir esa carretera es un esfuerzo increíble.

Pero claramente el problema es que una vez firmada la concesión, el concesionario rápidamente dijo que las condiciones habían cambiado y que no podían realmente comprometerse a la magnitud de la obra a la que habían firmado.

Entonces, esta situación fue inaceptable para la entonces Agencia Nacional de Infraestructura, y obviamente es de sentido común que es inaceptable un contrato que está recién firmado porque lo que dice la Representante pues es hasta cierto punto verídico, y es que los tiempos no son muy alejados, entre el momento en que se firmó la concesión y el momento en que supo que el petróleo ya no iba a volver a subir de precio, sino que se iba a mantener en bajos niveles.

Entonces este argumento fue inaceptable para la ANI, y empezó un proceso de discusión sobre qué se podía hacer hacia adelante. Adicionalmente los peajes, teniendo en consideración que la concesión no iba avanzar, se interrumpieron las regulaciones sobre peajes para evitar los aumentos de los peajes porque como bien dice la Representante no tenía mucho sentido unos peajes aumentados cuando la concesión ni siquiera iba a avanzar y uno al público no le podía ni siquiera prometer que por allí iba pasar una carretera mejorada.

Así que de esa manera se fue consumiendo el tiempo y llegamos al Tribunal de Arbitramento, el Tribunal a va fallar en diciembre, si el Tribunal falla que el concesionario tiene que construir la malla como se estipuló en el contrato original, la situación no es tan grave como dice la Representante, en el sentido de que está Argos, una compañía con recursos suficientes, detrás de Odinsa, y Odinsa en sí mismo, por sí sola también es una compañía monumental, que tiene muchos otros contratos con el Estado, algunos de ellos de gran beneficio y utilidad.

Con lo cual ese es un poquito la situación de la malla vial, en este momento es un proyecto que no existe, es un proyecto que está fracasado y estamos esperando el Tribunal de Arbitramento. No creemos que sea posible llegar a una conciliación anterior, las posiciones de ambas partes están muy alejadas y el problema está muy enredado; adicionalmente el Tribunal va a fallar esperamos que apenas en 2 o 3 meses. Entonces eso con respecto a la malla vial del Meta.

Luego con respecto a la malla vial del Valle del Cauca, la Representante Adriana Gómez nos presentó un panorama muy claro y verídico sobre lo que sucedió con esta concesión años atrás; esa es una concesión lo que llamamos 2G, es una concesión muy anterior a la ANI, es una concesión que venía del Inco y que tuvo muchos vericuetos, muchas adiciones, muchas problemáticas, y finalmente en la última edición que se declaró nula como lo dijo muy correcta la Representante, con base en eso se calculó que el concesionario había recibido ya la remuneración esperada y ese contrato se encuentra en proceso de reversión.

Para que miremos un poquito más lo que estamos pensando hacia adelante, voy a dar la palabra a la Vicepresidenta de Estructuración de la ANI, la doctora Poldy Osorio, antes de eso, sin embargo, voy a tratar de referirme a los dos cuestionamientos del honorable Representante.

Entonces lo primero, lo que tenemos que tener en consideración, es que los peajes son insuficientes en la mayoría de los casos, incluso para pagar por el mantenimiento completo de una carretera, ni hablar de la construcción de una carretera, o sea un peaje en el mejor de los casos, y esto es obviamente válido en Colombia y a nivel mundial, apenas contribuye digamos para el 20-30% del costo total de una carretera, esto es muy importante que lo tengan en cuenta, porque para las ampliaciones y las financiaciones que se están haciendo con peajes y para el mantenimiento de la vía que se está haciendo con peajes, contamos con los peajes como un instrumento esencial, aunque sea insuficiente para estas adiciones y mejoramientos de la malla vial de Colombia.

Entonces nosotros no podemos estar poniendo en cuestionamiento la probidad o la conveniencia de los peajes; porque ponemos en cuestionamiento y ponemos en peligro el aparato completo de

financiación que se diseñó en la Agencia Nacional de Infraestructura, y que nos va a permitir construir más de 5.000 o 7.000 kilómetros de vías de estupendas capacidades en los próximos años. Entonces quiero reiterar ese punto, tienen que tener en consideración que con los peajes por ejemplo en la vía en el caso de Cartago, ese peaje es necesario para pagar el mantenimiento de la vía y ese peaje va a entrar dentro de la nueva concesión, en este momento en los dos sentidos; ahora por supuesto que nosotros en la ANI, estamos dispuestos a conversar sobre esta base, por supuesto, que en la ANI estamos dispuestos a conversar sobre cada peaje específico y sobre las situaciones y los valores de los peajes, pero en este caso estamos pensando en las dos vías.

El peaje de Calima, en realidad es un peaje que también está programado, pero lo importante es que estamos logrando traer unas cantidades de capital fenomenales, porque en el largo plazo las remuneraciones de estos capitales, de estos préstamos van a estar sujetos tanto a vigencias futuras como a los peajes, entonces yo les pido de mucho corazón, que consolidemos el instrumento de los peajes, de pronto eventualmente; uno puede pensar que las motos podrían pagar, por ejemplo, peaje, si las motos pagaran peaje seguramente uno podría reducir los peajes para todas las demás categorías de los vehículos entre un 25 y un 30%, teniendo en consideración que las motos son más de la mitad de los viajes en la mayoría de los peajes de tierra caliente en Colombia. Entonces les dejo estas inquietudes y paso a mi compañera, la Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura Poldy Osorio.

Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctora Poldy Paola Osorio Álvarez:

Buenos días, Presidenta, buenos días honorables Representantes, lo que quisiera mostrarles es lo que está quedando incluida en la estructuración del proyecto de la nueva malla vial del Valle del Cauca, y primero quisiera resaltar el importante proceso de concertación que se ha hecho en las necesidades del proyecto; se han hecho más de 20 mesas de trabajo con autoridades locales y regionales, precisamente, para recoger las necesidades de la región, pues creo que este, como pocos proyectos ha tenido una importante concertación con la región.

El proyecto lo estamos mirando en dos partes. Primero la zona norte que incluye todo lo que es la malla vial del Valle del Cauca actual, e incluye adicionalmente entonces el tercer carril entre Sameco y Sencar, doble calzada Sencar en las Américas, esa es construcción de 2 kilómetros de doble calzada, el paso nivel las Américas y rehabilitación de 3.7 kilómetros en la salida al de Candelaria y también la segunda calzada 900 metros la salida a la pradera, eso es lo que se está incluyendo en eso, y la apuesta punto de toda la malla vial actual, la puesta punto significa poder

cumplir con los indicadores ya de nivel de 4G, esto incluye señalización, incluye tiempos de respuesta, ITS, que es una inversión no menor en lo largo de la extensión de la malla que son como ustedes saben un kilometraje importante, en esta sección norte son 162 kilómetros para estar puesta a punto.

La duración de la construcción en este caso es de 4 años, esto incluye los 5 peajes existentes, de los cuales claramente están incluidos los dos del departamento, entonces es consciente de esto la ANI, y así mismo está tratando de hacer correspondiente que las inversiones que están quedando también en vías departamentales pues efectivamente consideren que también hay un esfuerzo en mantener estos peajes.

En el proyecto zona sur, se recoge lo que estaba en la malla vial del Valle del Cauca, se lleva a punto esa malla que son 143 kilómetros y lo más importante son 30 kilómetros de construcción de dobles calzadas, especialmente entre Jamundí-Villa Rica, que la necesidad allí pues es absolutamente obvia, la congestión que se presenta, la accidentalidad, entonces esta es una de las prioridades de este proyecto.

También incluye una obra muy solicitada por el departamento que es la rehabilitación Cali-Florida, que es la rehabilitación de esta vía actual, esta entraría porque hoy no está en la malla, entonces Cali, Candelaria, Florida sería rehabilitación y Jamundí-Villa Rica son las dobles calzadas. Esta sección de proyecto incluye los tres peajes y el Cíad y Estambul, allí para el comentario de la Representante, ya se manejan tarifas diferenciales hoy existen y continuarán en el nuevo proyecto.

Frente a la zona norte, se me olvidó mencionarles el comentario de los puentes peatonales, se están considerando la reconstrucción de los dos peajes que fueron demolidos y fuera de eso hay 7 peajes más incluidos que serán ubicados, puentes peatonales incluidos que serán concertados con la comunidad, donde se han identificado las mayores necesidades de estos puentes.

Entre todos son 7 puentes peatonales, pero están adicionales los dos de Jumbo. Para cada proyecto más o menos son quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000) de solo inversión, pero es igualmente importante son los gastos que se irían en operación y mantenimiento de estos dos corredores que por su extensión es significativo, en zona Sur es 1.3 billones solo en Opex y en el Norte 1.2 billones en Opex, más 1 billón en total en los dos corredores de Capex de la inversión.

Ya con el reciente acuerdo de la existencia de una causal de terminación en la "IP" de Buga-Buenaventura, entonces pues la entidad ya puede comenzar la estructuración de una iniciativa pública para este corredor; en principio estamos visualizando la posible división en dos proyectos, precisamente por la magnitud de las inversiones. Buga-Loboguerrero y Loboguerrero-

Buenaventura, y cada uno de estos tramos es más o menos un billón de Capex, es bastante importante la inversión, precisamente esto estaba estructurado totalmente diferente a la iniciativa privada, porque era totalmente financiada con peajes, pero desafortunadamente la nulidad del tramo 7 en la malla, compromete unas inversiones adicionales muy importantes que nos van a implicar no sólo el esfuerzo del recaudo de peajes, sino también va a implicar vigencias futuras para este proyecto.

También por eso es muy importante que este proyecto deba estar armonizado con el de la malla, de modo que financieramente todo el sistema sea viable como un proyecto para todo el departamento. En Buga-Loboguerrero, el alcance es doble calzada de 25 kilómetros, principalmente los 8 kilómetros que hacen falta entre Buga y Mediacanoa, los 17 kilómetros que del tramo 7 de la malla no se hicieron, entre Mediacanoa y Loboguerrero que precisamente son 17 kilómetros con muchísimas dificultades geológicas y la inversión allí es bastante importante.

Bueno eso en cuanto al tema de doble calzada. Y este precisamente es donde está contemplándose la instalación del peaje de Calima, que ya está proyectada en la IP de Buga-Buenaventura cuando se termine la doble calzada, todos los 30 kilómetros entre Mediacanoa y Loboguerrero, y además está la reubicación del peaje de Loboguerrero hacia Cisneros, también cuando se terminen las dobles calzadas se traslada el peaje. Calima, nosotros estuvimos analizando que precisamente hay inquietudes de si efectivamente, para las personas que quieren ir al lago no vayan a tener problema, pero en principio no tendrían problema, queda en toda la mitad entonces pueden acceder por los dos lados.

Lo bueno para la estructuración del proyecto es que ya se cuenta con diseños definitivos que está dejando la IP que se va a terminar anticipadamente y también los que en su momento la malla había adelantado para el tramo 7, entonces el proceso de estructuración no va a ser tan largo como cualquier proyecto nuevo, porque ya contamos con buenos estudios, un camino recorrido, ¿Qué estaría pendiente?, algunas consultas previas hacia Citronela, esto ya por la ley de infraestructura, la entidad para poder sacar a licitación el proyecto tiene que adelantar primero la consulta previa.

Entonces digamos esa sería la ruta crítica para poder sacar el proyecto, esa consulta previa que puede durar 6 meses la consulta; entonces, es más factible que si en los dos proyectos de la malla no es necesario hacer consulta previa saldrá primero a licitación que el corredor Buga-Buenaventura por la necesidad de la consulta previa en el sector de Citronela, y en el sector de Loboguerrero-Buenaventura incluye la construcción de la segunda calzada en varias secciones, faltan 10 kilómetros entre Citronela-Buenaventura, Citronela-Cela son 4.8 kilómetros; hay varios sectores donde el Invías no terminó y en total son

19 kilómetros de doble calzada, para estos sectores también hay que tramitar licencia ambiental, por eso es la demora con la consulta previa.

Se deberían hacer dos consultas previas, también en Loboguerrero y la de Citronela. Este sector incluye la construcción de dos túneles en total por 1.4 kilómetros, 4 años de construcción y la reubicación del peaje de Cisneros y la rehabilitación de la calzada existente la vía alterna en Citronela-Sena, y la operación en mantenimiento de los 18 túneles existentes que fueron recién terminados por el Invías, allí hay un tema final como de puesta punto de algunos equipos en esos túneles que se va a entrar a analizar con el estructurador que le falta para lograr los operacionales, cumpliendo con todas las normas de seguridad.

Entonces esa inversión en lo que falte en los equipos para los túneles, también tendría que incluirse en el proyecto; a pesar de que la posibilidad de estructurar el proyecto es reciente, porque hasta ahora se firma la causal de terminación, hay mucho camino recorrido con lo cual vamos a poder sacar pronto todos los proyectos; estamos pensando como programa la malla vial del Valle del Cauca, que incluya entre 3 y 4 contratos, que estaríamos aperturando licitaciones desde mediados del próximo año. Nos falta todo el trámite en el Ministerio de Hacienda y en el departamento Nacional de Planeación para estos proyectos.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Louis Francois Klein López:

Yo quisiera enfatizar que la vía Buenaventura es una prioridad para nuestra gestión, la hemos determinado como una prioridad, es una prioridad del Gobierno, y es de los proyectos nuevos que vamos a sacar, pues nuevos claro refritos de siempre, pero nuevos en este momento es tal vez el proyecto prioritario.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Tiene la palabra la honorable Representante Adriana Gómez.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias, Presidente, agradecerles a los funcionarios expositores. Reiterar con ustedes algo, el Valle del Cauca ha venido pagando peajes por concepto de la malla vial del Valle del Cauca y Cauca, que era la concesión anterior de los contratistas Olarte eso está claro; ahora con el producto de esos peajes se está proyectado dos concesiones, norte y sur, lo que nosotros estamos viendo es que 20 años después el Valle del Cauca tiene unas características diferentes y es que contemplen que el peaje de Cerritos no es que no lo necesiten, lo que pasa es que Cartago Valle, que está volviendo a reactivar su aeropuerto, el aeropuerto de Santana, de hecho la aerolínea Viva

Colombia va a entrar a operar con pasajeros, para ser más competitivo, requiere tener menos carga de operación para los usuarios, ¿Cuáles son esas?, pagar un peaje para ir de Cartago a Pereira y para venir de Pereira a Cartago.

El norte del Valle es una región muy rezagada, está bastante afectada por todo lo que es la secuela del narcotráfico y nosotros lo que hemos dicho en un bloque parlamentario, es la propuesta de que si el Valle del Cauca ya pagó con sus peajes la vía, no que se retire el peaje sino que se reubique y se cause digámoslo así a los reales directos beneficiarios de la vía que se va a construir, que es la vía Cerritos hacia Risaralda, o sea hacia la Virginia-Risaralda.

Eso es lo que estamos pidiendo, que se contemple una reubicación y que los beneficiarios directos sean los que hagan el aporte, ahora ya que el Valle del Cauca ya lo hizo, de hecho no hay ninguna obra nueva en Cartago y en el Norte del Valle, que se esté contemplando en la malla vial, sería injusto con el norte del Valle no atender estas consideraciones.

Ahora en el sur del departamento, la malla vial 20 años operó y tiene numerosas falencias, ya se las hemos expuesto a las personas que delegaron ustedes para reuniones en el Valle del Cauca, falencias como los puentes peatonales, ya hace 20 años o menos, créame yo fui Secretaria de Obras Públicas del municipio de Jumbo en el año 2004, y ya tenía que irle a preguntar al concesionario a buscarlo en su oficina y decirle ¿Qué pasa con las soluciones peatonales del tramo de Jumbo?, resultado no están incluidas, no voy hacer puentes, no tengo terrenos para hacerlos, nadie me los va a pagar, y sí va a quitar el puente que está dañado, que nadie usa y que en cualquier momento se le va a caer a un peatón encima, es su responsabilidad el índice de accidentalidad posterior, a eso es lo que me refiero, hablar de puentes peatonales y soluciones de intercambios viales en general es muy gaseoso.

Entonces, lo que yo le decía ahora extrasesión al enlace con el Congreso, necesitamos hacer una mesa de concertación, donde la comunidad y los municipios sepan cómo va a impactar positivamente la malla vial en su municipio. Yo tengo unas fotos aquí que ahorita si me permiten se las muestro, hay tramos de la malla vial que no se incluyeron en el pasado, en el primer tramo, hoy esos tramos están con hundimientos, le estoy hablando del sector Puerto Isaac en el municipio de Jumbo, es un tramo de una malla vial que es muy curioso, la malla vial termina en el sector Américas y vuelve y arranca tres kilómetros después; esos kilómetros que dejaron de incluir están totalmente deteriorados en alcantarillado y en todas las obras de saneamiento básico.

El municipio de Jumbo ha tenido que reparar huecos, socavones de más de 10 metros de profundidad en una zona que se está volviendo

de alto riesgo, porque la malla vial se ocupó de tener una capa de rodadura en óptimo estado, pero en 20 años lo que pasó ahí debajo o lo que no se reparó en su momento, ¿Qué va a pasar ahora?, no hay malla que aguante con una infraestructura que no se está revisando.

Bueno, por otro lado, el tema de la vía Buenaventura, para los vallecaucanos la vía Buenaventura es un proceso diferente con una estructuración diferente, no hace parte del proyecto malla vial; entonces para nosotros es muy traumático que todo Colombia diga que vamos a desarrollar a Buenaventura, que Buenaventura es la cara del país al Pacífico, que Asia es nuestro mercado más promisorio y que no se termine una vía que lleva 15 años o más, y ahora que para terminarla tengamos que poner un peaje en la zona de Calima-Ariel que es la zona turística más importante del Valle del Cauca, es la zona para darle referencia a los compañeros ahí queda el lago Calima, la Hidroeléctrica Calima que opera la Ecsa y es un sitio turístico de gran impacto para el Valle del Cauca, a la cual tampoco se le hizo vía de acceso a ese municipio, el ramal para entrar al lago Calima está totalmente deteriorado, que no quedó incluido tampoco en la malla vial anterior.

Vuelvo al municipio de Jumbo. En Jumbo tengo la estadística de la más alta accidentalidad, por efecto del aumento de la velocidad en la vía, no es posible que no tengamos puentes peatonales en 20 años en un municipio que pasa la vía y tiene una subsele de la Alcaldía Municipal y ¿Sabe qué sede tiene ahí?, la Secretaría de Tránsito del municipio, allí ha habido accidentes de gente en moto, tramitadores de tránsito, por efecto de las mulas.

Tenemos el cementerio local, dígame cómo hace un usuario para decir que no va a pasar por la vía, si va a enterrar a un familiar, con comunidad y todo, la vía se paraliza cada vez que hay un entierro en el municipio de Jumbo. Y tercero queda el estadio municipal, el coliseo y la zona de expansión de vivienda nueva; por los alrededores vivienda gratuita que hizo el Gobierno nacional, el plan de vivienda Virgen de Guadalupe, el plan de vivienda Bosques del Pinar, son más de 2.000 viviendas nuevas alrededor de la vía que con esto quiero rematar.

Las obras de infraestructura por concesión, tenemos que proyectarlas no solamente a que la capa de rodadura esté bien, sino que tenemos que considerar las transformaciones de los municipios, concertar con ellos qué obras están haciendo a los alrededores y planificar que se adopte la malla vial dentro de la planificación debida de los municipios y de la misma infraestructura, para que no tengamos estos conflictos de uso.

El levantamiento de peajes, la reubicación y demás, es un esquema financiero que ustedes tendrán que definir cómo se está haciendo, cuáles son los retornos, los recursos que se están

involucrando; pero si lo más importante de este debate es decirles a ustedes que las obras de infraestructura son muy importantes para la regiones y pueden cambiar para bien o para mal el desarrollo de los municipios. Lo que queremos con esta estructuración de la malla vial del Valle del Cauca es que toda intervención sea para bien de los municipios y eso está en manos de ustedes y en manos de los municipios, que hagamos una concertación importante; con la Gobernación ya se ha hecho, pero no hay detalles de que no van a volver a ocurrir estos casos.

De hecho lo que les he contado específicamente en el municipio de Jumbo hace escasos meses, el 12 de septiembre se le dio a conocer a los funcionarios de la ANI y manifestaban que no tenía ni idea, entonces como podemos hablar de concertación si no tenemos todas las cosas listas.

El llamado es a decirles que los municipios del Valle están listos para sentarse, la Gobernadora del Valle ha hecho una importante gestión, rematemos esta estructuración y estos nuevos proyectos del Valle para el beneficio de todos, porque la ANI no se puede exponer más a imprevistos, los recursos del Estado no dan para estar buscando adiciones a cosas que no contemplemos. Y la prolongación de la concesión debe tener una mirada a 30 años, y esos 30 años son de transformaciones, espera uno que para el bien del Valle del Cauca, del país y de la conexión a Buenaventura. Muchas gracias, señor Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

A usted, Representante Adriana. Continúa la Representante Jennifer Kristin y posteriormente León Fredy Muñoz.

Honorable Representante Jennifer Kristin Arias Falla:

Muchas gracias. Bueno volver agradecerle a mis compañeros por este espacio, quiero concluir con tres temas: lo primero es que a mí me parece que el laudo arbitral es un riesgo para todos, para las dos partes, tanto para la concesión, como para la ANI, pero sobre todo es un riesgo muy grande para los habitantes del departamento del Meta y de la media Colombia.

Creo que es un riesgo muy grande porque decía el Presidente que efectivamente Argos tiene el dinero, para de pronto sacar adelante la concesión, pero es que lo que hoy la concesión dice es que ese proyecto no tiene un cierre financiero; es decir que aun cuando Argos tenga la plata para hacerlo, pues no tiene un cierre financiero para hacerlo, entonces no es un proyecto viable, ese proyecto ya no es viable ¿Por qué razón?, todas las razones anteriores, pero ya no es un proyecto viable.

Entonces para mí es una preocupación irse a un laudo arbitral, esperar que salga la decisión y que termine siendo que obliguen a la concesión a terminar, que no lo va a poder hacer porque evidentemente no tiene cierre financiero, que se

bajen las obras a la mitad como lo está pidiendo la concesión porque no es que se dejan las obras a la mitad y nosotros decidamos cuáles hacen, no ellos también dicen cuáles pueden hacer; entonces para mí, sí es un riesgo muy grande por parte de todos seguir en esto.

Entonces yo le pido de nuevo especialmente a la concesión, a la ANI, que por favor en una mesa de trabajo con los Alcaldes, con la Gobernadora, con los congresistas de la región, por favor tratemos de llegar a un acuerdo, orientando la liquidación de ese contrato para que la malla vial del departamento del Meta no sea la que termine siendo afectada por una estructuración no adecuada de un proyecto. A mí me duele ver que la mitad de Colombia siga incomunicada, a mí me duele ver que nuestros departamentos que tienen un gran futuro, sigan en manos de un tribunal de arbitramento; les pido con el corazón en la mano, hablando por toda esa población, que por favor lleguen a un acuerdo antes que un laudo arbitral pueda terminar siendo el que perjudique nuestro departamento.

Les agradezco mucho, al Presidente de la ANI muchísimas gracias, a todos ustedes muchísimas gracias por aceptar esta invitación.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Continúa, el Representante León Fredy.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias, señor Presidente, un saludo muy especial para todos los compañeros, colegas de la Comisión, a los funcionarios del Gobierno, y agradecerles a Adriana y a Jennifer por convocar a este debate de control político sobre estos dos proyectos en particular. Pero yo quiero ir un poco más allá, si bien sabemos lo que pasa en el Meta, en el Valle del Cauca, regiones, Meta una región productora de petróleo, y le da a uno tristeza cuando ve las imágenes de las carreteras de allí de la región, da tristeza, a donde se saca la mayor economía del país, se queda la miseria, y eso pasa a lo ancho y largo de todo el territorio, y voy a mencionar varios elementos.

Uno es que aquí hay un problema estructural, aquí no hemos diseñado, ¿Cuál es el desarrollo vial del país?, ¿Cuáles son las necesidades de acuerdo con las competencias donde nos metimos?, por ejemplo, aquí estamos con un montón de tratados de libre comercio, yo les pregunto, ¿Ustedes creen que este país está preparado para competir con esos tratados de libre comercio, con países desarrollados como Estados Unidos, algunos de Europa?, o sea, ¿Cómo lo hacemos?, este país es de los países que más peajes tienen en Latinoamérica, y además, el tercer país con los peajes más caros de Latinoamérica, de los 137 peajes que tenemos, 117 están concesionados, o sea, aquí lo que hemos hecho es un negocio en este país, le estamos entregando lo público a los privados, y ese es el debate que yo he insistido en

todos los ámbitos, y hoy nuevamente venimos a hablar de cómo lo público se pone al servicio de los privados, es que es una locura, o sea, de 137 peajes, 117 están concesionados, los otros 20 los maneja la Nación, ¡eso es una locura!

Entonces, va uno a ver este país que, supuestamente, vamos, que estamos en el proceso vía hacia la construcción de la paz, y vamos a ver entonces ¿cómo están las vías?, donde tenemos que desarrollar la paz, por ninguna parte; ¿dónde están las vías para que vengan más turistas?, lo único que hemos conseguido, y creo que ustedes lo vieron, algunos turistas que hicieron como una pequeña vuelta en Colombia y recogieron cientos de papelitos de los peajes, y se los metían por las orejas, hicieron de todo, bromas con eso, porque evidenciaron lo absurdo que se ha vuelto el modelo de desarrollo vial de este país, así de sencillo.

Aquí hay que hacer varias cosas: Lo primero, es que no se roben la plata, eso es lo primero que hay que hacer, porque hemos visto los escándalos en todo lo ancho y largo de nuestro territorio, como se han robado la plata, ahí vemos, las coimas con Odebrecht, por allí yo no sé qué, la ruta del Sol, y peor aún, nos demandan, y ganan la demanda y les tenemos que dar plata, se nos roban la plata, nos demandan, y les tenemos que dar más, ahí no tuvimos que entregarle cuatrocientos cincuenta mil millones de pesos (\$450.000.000.000) a Odebrecht por una de las vías, y seguramente los Tribunales de Arbitramento van a hacer lo mismo, si lo ganan, tenemos que darle más plata a los empresarios, la pregunta es ¿Hasta cuándo vamos a seguir soportando este saqueo de lo público, hacia los privados?

Aquí tenemos que hacer un debate estructural, y lo que traen hoy las compañeras, las aplaudo, eso es lo que hay que empezar, yo creo que hay dos sentidos en lo que ustedes traen, pero metámonos en un debate más estructural del modelo de desarrollo vial y su financiación, por ejemplo, en la zona del Urabá, que están construyendo tres puertos, sabe qué hicieron primero, poner los peajes, que hubo un levantamiento de la comunidad, porque vieron que su economía iba a estar totalmente afectada por esos peajes, que no cumplían con ninguna norma, ninguno de los peajes de la zona del Urabá y allá supuestamente están los tres puertos donde va a salir el desarrollo, donde va a salir la economía, pero los habitantes de la región, que además el 70% está inscrito en el libro de víctimas, que además le ha tocado muchos sacrificios, y donde hay casi un 80% en alguna de las regiones, de los municipios, sus necesidades básicas insatisfechas, y lo único que hicieron fue llevémosle el desarrollo, sí, el desarrollo en peajes, afortunadamente protestaron y ahí vamos a ver en qué queda la reubicación de esos peajes.

Pero yo llamo la atención Director de la ANI, yo creo que aquí, y usted que está nuevo, sabemos qué hace poco llegó, sabemos que ese es un problema de hace muchos años, que tenemos

un atraso histórico, pero hay una voluntad de las diferentes bancadas, bancadas de oposición, de la cual yo hago parte, pero también de las bancadas del gobierno, de las bancadas que se declararon en independencia, hay voluntad para sacar este país adelante; pero eso sí, tenemos más voluntad es para cuidar los recursos que no se los sigan robando, si en este país no se roban lo que se están robando, tenemos la posibilidad de desarrollar vialmente el país, sin necesidad de pensar primero en los peajes, es que uno se va de mí región, de Antioquia, se va uno a la Costa Caribe y queda uno quebrado pagando peajes, eso es peajes y peajes, una cosa aterradora, ya da pereza hasta ir a pasear la gente por eso, ¡claro!, ¿cómo van a competir nuestros camioneros?, es que es una cosa absurda lo que está pasando en este país.

Entonces, yo sí los convoco es a eso, vamos a hacer un debate estructural del modelo de desarrollo vial y su financiación, que no puede ser a través vía peajes y entregados a unos privados, que son las concesiones, aquí sí tenemos que empezar a ponerle el tatequieto, como decimos en mí región, a este modelo de financiación.

Le agradezco mucho, señor Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Representante Wílmer Leal. Y continúa, Mónica Liliana Valencia.

Honorable Representante Wílmer Leal Pérez:

Presidente, muchas gracias, a usted, a la mesa directiva, a mis compañeros, un cordial saludo.

Indudablemente quienes somos de región, doctor Kleyn, saludamos debates como estos y la razón es muy sencilla, en las regiones pedimos mucho por salud, por educación, por empleo, por desarrollo y cuando vamos hacer el análisis de todo lo que necesitan las regiones, para poder mitigar un poco de todas esas necesidades, creo que lo fundamental para que el resto pueda empezar a desarrollarse son las vías, y yo he puesto aquí mil veces el ejemplo de, contradictorio y paradójico, de un pueblito que se llama Pisba y otro que se llama Paya, que están en la Provincia de la Libertad, allá se hizo la primera batalla para que este país se convirtiera en este país, y adivine que doctor Kleyn, a hoy, no hay acceso a esos municipios.

Se hizo una batalla que se llama la Batalla de las Termópilas, y es increíble que municipios como estos hoy no tengan acceso de ninguna clase, ni a educación porque no hay cómo llevar la infraestructura para hacer los colegios, a salud, menos, porque no hay como hacer hospitales de calidad, nadie puede ir, porque no hay cómo llegar, y sin duda alguna, estoy de acuerdo con mi compañero León Fredy, creo que el debate aquí es de fondo. Las vías son quizá, lo que las regiones más piden a gritos para poder entrar al siglo XXI, porque Colombia está convertida en un retazo de regiones y de sociedades, como en

épocas diferentes y en siglos diferentes; en mi departamento todavía hay municipios que viven en el siglo XVIII, porque no hay vías, y a pesar de la crisis y de todo lo que se vive, pues queremos entrar al siglo XXI.

Lo primero, doctor Kleyn, quiero decir que yo celebro las palabras de nuestra Representante Jennifer y me uno a su solicitud, y quiero apoyarla en el sentido de que de verdad la solución a esto, es liquidar ese contrato o convenio, ¿Contrato verdad?, porque sin duda alguna los pueblos como Boyacá y como el Meta, lo que esperan es que las obras se hagan, y no podemos seguir año tras año, meses tras meses, debate tras debate, diciéndole a la gente que tenemos voluntad de que se solucione el problema, pero el problema continua. Y a la doctora Adriana también celebrar su debate y acompañar su solicitud.

Presidente, yo me quiero detener solo en un tema adicional, y es el tema de las concesiones. Bien lo decía León Fredy, de las 137 que existen, solo 20 las maneja directamente el Estado, pero lo triste, doctor Kleyn, para que “sumercé”, como decimos en mi tierrita –a propósito, hoy es el día del boyacensismo–..., muchas gracias, ya termino, Presidente.

Doctor Kleyn, de esos peajes que maneja el Estado, muchas de esas vías no ven los recursos que se recaudan en los peajes, le voy a dar dos ejemplos, la vía Sisga-El Secreto que está concesionada, pero el peaje lo maneja el Estado, pues los recursos no sabemos ¿Dónde están?, ¿En qué se están utilizando?, ¿Si están en un fondo?, ¿Por qué la vía no avanza?, cada que la vía Villavicencio se daña ese es el paso obligado para llegar al Meta, y la otra, es llegando a un municipio que es extremadamente turístico y es Villa de Leyva, las vías deterioradas, pero ahí nos cobran un peaje que está generando grandes recursos, y que sí pedimos que se haga un debate de fondo.

Sobre el tema de la corrupción, estoy de acuerdo, y el domingo salió un gran informe en Revista *Semana* que hicieron en el BID, donde se evidencia que el 4.8 del PIB nacional se pierde en corrupción, y creo que es el problema fundamental que tenemos. Por lo demás, de verdad agradecer a la Comisión y a mis compañeras por el debate, con mi compañero Rodrigo vamos a hacer doctor Kleyn, un debate sobre el tema de concesiones Boyacá; al revés de lo que pasa en el Meta, doctora Jennifer y que es contradictorio, esta concesión pelea porque lo que reciben de peajes no les alcanza para construir, y ahí entra el Gobierno nacional también a decir algo; pero es contradictorio cómo en vías como la BTS, que es una concesión Sogamoso-Briceño, que creemos nosotros están generando miles de millones de recaudo adicional por el peaje, pues ahí sí el concesionario no dice nada, entonces a nosotros nos preocupa es cómo el Estado pelea cuando le quitan al concesionario, pero ¿por qué el Estado

no pelea cuando le quitan al Estado?, y creo que es el debate profundo que iremos a hacer en una sesión posterior.

Y, esperamos de verdad doctor Kleyn, que a usted le vaya bien al frente de la ANI, pero, sobre todo, que les vaya bien a las regiones que tanto necesitan de vías. Muchas gracias, Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Representante Mónica Liliana Valencia. Después continúa el Representante Esteban Quintero.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Cordial saludo, gracias, Presidente. Quiero dar un saludo al Presidente de la ANI; quiero también saludar a mi colega Jennifer, Representante del Meta, a mi compañera Adriana, acompañarlos en este tema tan preocupante; como Representante del Vaupés quiero expresar, porque Vaupés depende de la vía del Llano, nuestros materiales de construcción, todo se compra acá desde Bogotá, entonces, va de Bogotá-Villavicencio, de Villavicencio al San José del Guaviare, y después de Calamar, ¿qué pasa en nuestro departamento y nuestros municipios?, que en este momento las construcciones están quietas, porque no hemos podido llevar todo el tema de material de construcción; la canasta familiar está costosísima, en este momento la canasta familiar en las tiendas que proveen, pues no la están llevando.

Entonces, pedimos a este Gobierno que está empezando, sabemos que está empezando, que ponga la atención y que nos dé una pronta solución para nuestras regiones, que somos 6 departamentos de la Amazonía que no solamente el Meta es el que se está perjudicado, sino toda la Amazonía como tal. Muchas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Muy bien. El Representante Esteban Quintero.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidente. Doctor Kleyn, bienvenido a la Comisión, yo creo que usted va a estar muy permanente acá, en diferentes debates que estamos haciendo, o propusimos. Yo, quiero tocar dos temas importantes.

Lo primero, es felicitar a nuestra compañera Jennifer y a la doctora Adriana de nuestra Comisión, por el debate que hoy traen a la Comisión Sexta. Las particularidades y las diferentes características de las regiones de Colombia son muy diversas, cierto, y puede que lo que pase en una región, pues, sea muy diferente a lo que pase en otra.

Yo, propuse un debate de control político, sobre el tema de las concesiones en el departamento de Antioquia, especialmente en el oriente Antioqueño, frente a una concesión que es de alguna manera la que más margen de acción tiene ahí, que es la concesión “Devimed”, yo quisiera simplemente

doctor, que usted tuviera muy presente todo el cuestionario, que creo ya se le ha mandado con antelación, el debate va a hacer el 24 de octubre, miércoles, y qué bueno que nosotros podamos tener esas respuestas, en un término prudente, para que le demos de alguna manera como más contenido al debate; no los quisimos hacer, estos debates, todas las concesiones de Colombia juntas, Jennifer, precisamente porque, primero no cabe, y segundo, pues porque las particularidades de cada región son muy diferentes.

Yo pienso, lo que pasa en Antioquia, que puede tener mucha razón el doctor León Fredy, pero también ese debate frente a las concesiones viales de Colombia, tiene mucho de ancho, cierto, y mucho también de fondo, y es que si nosotros no hacemos las vías, vía concesiones, ¿Si tenemos los recursos para hacerlas?, a veces, pienso yo, que lo que tiene que entrar a funcionar es mayor vigilancia sobre las concesiones, porque si no, no podríamos de alguna manera hacer esas vías que tanto necesita nuestro país, que son muchísimas las necesidades, y sabemos que este sector especialmente está desfinanciado.

Entonces, creo que el debate también tiene que tener un punto bien importante, y es la vigilancia de esas concesiones, por ejemplo, en el tema “Devimed”, que ha sido una concesión que para mí en términos generales, pues ha hecho las cosas bien en el oriente Antioqueño, pero con un manito de parte del Ministerio de Transporte y ustedes, se podrían hacer muchas cosas más, frente a inversiones viales que tiene el oriente antioqueño, por ejemplo, el municipio de Rionegro, es decir, esas fórmulas creativas que de alguna manera nos invita a que nosotros tengamos, la Ministra de Transporte, esa fórmula creativa puede ser incluso con las concesiones, bueno, no hay dinero para hacer más obras, pero yo creo que las concesiones tienen obligaciones en muchísimas cosas, como hacer retornos viales, como el tema de la iluminación, que en este momento no están haciendo, no solamente en el oriente Antioqueño, sino en todo Colombia.

Entonces, doctor, yo quiero que usted de alguna manera, pues, le preste mucha atención a ese tema del oriente antioqueño, para el debate que se dará en los próximos días, y no solamente la concesión “Devimed”, también la concesión que tiene el tema del túnel de oriente, esa vía yo creo que es una de las vías más transitadas de Colombia, y de Latinoamérica, porque conecta a Medellín con el Aeropuerto Internacional José María Córdoba, y ahí hay unos recaudos importantes que pueden ir a financiar el tema del Túnel de Oriente y, sobre todo, las obras complementarias. Muchas gracias, doctor.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Muy bien, Representante Esteban Quintero. Representante Oswaldo Arcos, y Luis Fernando Gómez continúa.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Presidente, muchas gracias. Doctor Luis, mire, la verdad que usted trató de aclararme las dos dudas, pero de verdad que sigo con otra duda. Mire, hablemos primero del peaje Cerritos, dijimos que, ¿Qué opción había?, en el mismo sentido de la doctora Adriana, de poder solamente dejar en una sola vía, el peaje para fortalecer el norte del Valle y, sobre todo, con miras a que estamos en la apertura del Aeropuerto de Cartago, que nos va a permitir sobre todo generar un tránsito mayor; y que el peaje de norte a sur, el que va de Pereira a Cartago, poderlo trasladar a la Virginia-Risaralda, a la Virginia-Cerritos, que nos permita, sobre todo, porque ya tuvimos ese debate en la bancada en el Valle del Cauca, y la solicitud de ellos, es dejar el mismo peaje en el mismo sentido, lo que le solicitamos es, si los beneficiados van a ser los habitantes de Risaralda, La Virginia - Cerritos, serían ellos quienes asuman el costo de ese peaje, teniendo en cuenta, doctor Luis, que es uno de los peajes más costosos que existen en Colombia, tengo entendido que se paga cerca de once mil seiscientos pesos (\$11.600).

Entonces, la solicitud es en el mismo sentido de la doctora Adriana, de solicitarles tener en cuenta la reubicación en el sentido norte a sur, que vaya en el sentido Virginia a Cerritos, eso sería lo primero.

Lo segundo. El peaje de Calima, no sabía que lo traían aquí a la Comisión, era el rumor, tengo entendido que ahora es ya una realidad, pero tuve la oportunidad de hablar con el Alcalde en estos momentos del municipio, él me comenta lo siguiente: en una reunión que tuvimos con el anterior Director de la ANI, sobre todo los municipios de Restrepo, de Dagua y El Darién, quedamos en el acuerdo en que este peaje se colocaba en Tableros, o sea, después de tener las dos entradas al lago Calima, ¿Con qué propósito?, mire, este Gobierno está hablando de la Economía Naranja, y ustedes saben que la Economía Naranja viene al traste, sobre todo, cuando tenemos una economía rezagada como la colombiana, cuando el petróleo lo tenemos a bajos precios, surge la Economía Naranja como una alternativa que es la industria del conocimiento, la industria de la cultura y la industria del turismo.

Yo creería que si usted le pregunta al Ministro de Cultura y Turismo, no va a permitir por ningún motivo que se coloque un peaje, donde lo que hace Calima es el destino turístico más grande que tiene el Valle del Cauca, el 70% de los empleados en Calima dependen del turismo, en verano y en Semana Santa ingresan cerca de 70.000, 80.000 turistas, en un fin de semana normal, ingresan cerca de 12.000, 15.000 turistas, esto afectaría el turismo total, y acabaría con el lago Calima, y no estaríamos en el mismo sentido de la Economía Naranja que hoy propone el Gobierno nacional, eso sería el segundo tema.

El tercer tema que quiero hablarle es una vía que se habló en el Gobierno pasado, de las vías 4G, la vía Cali-Loboguerrero, vía La Cumbre, sé que hay muchos inconvenientes y problemas sobre todo ambientales, y con la compra de predios, no sé si de pronto esto lo pudiéramos dar en otro debate, hablar de esa vía, pero si tienen alguna información, sería muy bueno que la pudiéramos aclarar.

El cuarto tema. Aquí tuvimos a la Ministra de Transporte, y también tuvimos a la de Seguridad Vial, y le solicitamos encarecidamente, que muchos accidentes en las vías que hoy tiene el Valle, los ocasionan los vehículos agrícolas, entre ellos, el tren cañero; el tren cañero con la aprobación de ese quinto vagón, en muchas oportunidades se ha soltado el quinto vagón y ha ocurrido muchos accidentes, y con ello han traído muchas muertes de ciudadanos, sería bueno que la ANI mirara la norma, porque es que este tren cañero está saliendo de recoger la caña, sale a la vía, deja todo el mugrero en la vía, no lo lavan inmediatamente, como estaba en la norma, y eso desapareció de la norma, doctor Luis, ya no está en la norma, sería bueno exigirles a estas empresas de caña de azúcar, que a la salida de eso por lo menos coloquen un lavadero provisional y puedan lavar las llantas de los carros. Y, otra solicitud que le hicimos con respecto a la seguridad, era que estuvieran totalmente iluminados, para evitar los accidentes que hoy tenemos en el Valle del Cauca. Muchas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Representante Luis Fernando Gómez.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Muy buenas tardes, doctor Luis; muy buenas tardes, compañeros de la Comisión Sexta. El tema de los peajes, doctor Luis, es un tema bastante complicado; en el Eje Cafetero, a cada 25, 30 minutos, encontramos un peaje, y desgraciadamente son los peajes más caros de Colombia, los que están en el eje cafetero, paisaje cultural cafetero.

La compañera, Adriana, decía que de pronto traslade el peaje que hay entre Cerritos y Cartago, trasladarlo para Cerritos - La Virginia, hoy nosotros allí ya tenemos un peaje, un peaje que valía ocho mil trescientos pesos (\$8.300), y que cuando nos vendieron el proyecto de la construcción o rehabilitación de las 3G, Pacífico 3, nos vendieron una doble calzada, y hoy lo que hay es una vía mínimamente ampliada, muy bien pintada, pero nos subieron el peaje de ocho mil trescientos pesos (\$8.300) a once mil trescientos pesos (\$11.300), donde la economía de esta región es una economía que está siendo bastante golpeada por el tema del café, y que hay unos municipios muy cercanos a la capital de Risaralda que están siendo bastante afectados.

En el tema de la Autopista del Café, doctor Luis, tenemos también unos peajes muy cerca, y esa Autopista del Café no han podido terminarla; decía mi compañero Esteban, que si esas vías no se concesionan, pues no vamos a poder tener vías en buenas condiciones, pero sí hay que pedirle al Gobierno nacional, a la ANI, que hagan cumplir los contratos y que estas vías las terminen, y que tampoco es justo, que una vía que todavía no han terminado, porque esa vía entre Medellín-Pereira-Cali no la han terminado, y hoy ese peaje ya lo subieron de ocho mil trescientos pesos (\$8.300) a once mil trescientos pesos (\$11.300).

Yo sí quiero que revise, porque esto es un tema social, allí se han generado varios paros y han propuesto taponar la vía porque, vuelvo y repito doctor Luis, nos vendieron una vía de doble calzada, y nos entregaron una vía mínimamente ampliada, sí quedó muy bien pintada, pero nos subieron el peaje de ocho mil trescientos pesos (\$8.300) a once mil trescientos pesos (\$11.300), y ustedes revisan, cada 25, 30 minutos en el Eje Cafetero hay un peaje, y los peajes más caros de Colombia están allí.

Yo, sí le pido de corazón que revise, porque en el Eje Cafetero, vivimos del café, y hoy con los precios del café, y con esos peajes tan caros, no vamos a poder ser competitivos.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno, tiene la palabra el doctor Klein, el tiempo que necesite, ¿15 minutos? Adelante Representante.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias, Presidente. Sólo reafirmar con imágenes, cuando no se incluye un tramo de vía y se pasa la malla vial, se rehabilita una vía antes, se rehabilita una vía después, y queda en medio un tramo de vía que no se interviene, se ignora, porque es parte de Invías, porque no está dentro de la concesión, y mire lo que ha pasado con ese tramo de vía, obviamente, el tráfico aumenta, esos son los socavones que les dije ahora, 10 metros, un municipio trabajando en una vía que se quedó en manos de Invías, pero que es un paso obligado de la malla vial, es el sector de Puerto Isaacs, están los diseños, están los planos, y ahí está la evidencia, lo que representó eso para el tráfico de vehículos de carga pesada que venían de Buenaventura, pasaron por Jumbo, hacia la ciudad de Cali, y todo sur del Valle, y norte del Cauca, fue un retraso de más de 5 días, porque mire lo que está pasando. Y, allí lo que también se empieza a evidenciar, es que los demás tramos de la vía empiezan a mostrar ya indicios de que está ocurriendo lo mismo ahí abajo.

Entonces, estamos frente a una situación, desde mi punto de vista, crítica, que hay que mirar quién se encarga de ella, si Invías dijo, yo sigo con ese tramo, le tocará a Invías; pero sí sigue siendo un paso obligado de una concesión vial, hay que mirar

si la podemos incluir y solucionar la problemática. Gracias, muy amable.

**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Presidente, Louis Francois Kleyn López:**

Sí, entonces, ese pedazo va a estar incluido, Representante, ese pedazo al que usted hace mención, va a estar incluido en la nueva concesión, lo que pasa es que mientras tanto, el mantenimiento es a cargo del Invías.

Entonces, yo quería resumirles unas cosas. Las vías que se han estado construyendo en los últimos años en Colombia, son impresionantes, o sea, son fantásticas, y ustedes lo pueden atestiguar, obviamente, no son todo lo que queremos, son apenas un inicio, pero las posibilidades que traen de crecimiento personal, de movilidad, de libertad, de aumentar los horizontes de los individuos, son realmente fenomenales; junto con eso, la valorización que traen a los terrenos que están aledaños, y a veces no tan aledaños, porque, por ejemplo, una vía como la de Bogotá - Villavicencio, que ha pasado de tener 1.000.000 de vehículos hace 15 años, a tener 4.000.000 de vehículos el año pasado, es una vía que ha influido en la valorización de los Llanos enteros, hasta Puerto Gaitán, aunque la vía Puerto Gaitán no sea tan favorable. Entonces, esto es lo primero que tenemos que tener en consideración y en perspectiva, obviamente nos encantaría que la vía llegara a Pisba, Pisba es muy lindo, el problema es que vive poquita gente allí, y pues tenemos otras prioridades económicas en el desarrollo, pero precisamente tienen la vía, bueno, ahora mencionamos un poquito más de la concesión a Sogamoso.

Lo importante de los peajes es que son equitativos, el que lo usa lo paga, el que usa la vía la paga, y el que la usa recibe un beneficio directo de la utilización de la vía, entonces, esto es realmente una forma equitativa y justa de cobrar por una vía; es importante el tema de las motos, para que no se les olvide, si las motos pagaran, por ejemplo, un quinto de lo que paga un carro particular, podríamos reducir los costos de los peajes para todas las demás categorías, entre un 20% y un 30%, y eso de pronto no suena tan equitativo, que algún tipo de vehículo se beneficie de las vías mejoradas, sobre todo en el caso de las motos que se benefician mucho, cuando las vías son muy buenas, y no las pagan.

Digamos que la alternativa es financiar las vías con el Presupuesto Nacional, nosotros en todo caso, tenemos cuantiosos recursos del Presupuesto Nacional, destinados al mejoramiento de las vías, a través del Invías directamente, y a través de nosotros con vigencias futuras; lo que pasa es que al financiar con el Presupuesto Nacional implica que los habitantes de Pasto puedan estar financiado la vía de Riohacha, o los habitantes de Bogotá pueden estar financiando vías que jamás van a utilizar en Carmen de Bolívar, y demás.

Entonces, realmente no es necesariamente una forma más conveniente, ni más justa, de financiar las vías.

Estaba mencionando sobre el caso del peaje de Urabá y Apartadó, que fue un caso muy desafortunado, ese peaje realmente lo quemaron los urabeños, y me parece que, mal puede uno pensar que la comunidad va actuar de esa manera y, estar orgulloso de ese episodio tan bochornoso, que terminó con el peaje entre Apartadó y Turbo, y que fue quemado claramente por delincuentes.

Las vías 4G en general se manejan muy bien, y eso, para usted Representante, eso es algo que tiene que tener en consideración, las vías 4G, primero, tienen contabilidad al detalle, tienen fideicomisos para cada uno de los gastos, los fideicomisos están en fiduciarias privadas y en diversas fiduciarias, y diferentes fideicomisos y una misma vía pueden estar diferentes fiduciarias; entonces, la contabilidad es al detalle.

La adjudicación de estas vías se hace en procesos competitivos y transparentes, entonces digamos que por ahí no hay problema. Para rematar, la actual presidencia y la actual Ministra de Transporte quieren poner un énfasis adicional en la transparencia, eso para que estén cómodos con estas inversiones, que por supuesto, son cuantiosas, pero son inversiones que se sabe dónde están, se sabe en que se emplearon, etc., y eso es algo que siempre le van a poder hacer seguimiento.

Con respecto a la vía Bogotá-Sogamoso, creo que es de primera o segunda generación, de primera generación, esa vía es una buena muestra de las dificultades que tiene un concesionario, en esa época era difícilísimo expropiar los predios, y la vía se quedó parchada por 15 años, no, y yo todavía estoy, ahora como actual Presidente de la ANI, estoy firmando todavía las expropiaciones de esa vía, entonces, es una muestra pues precisamente de lo que no queremos seguir haciendo, pero en todo caso, el esfuerzo, el sacrificio que tienen los concesionarios y los inversionistas, que confían en cosas que no necesariamente van a pasar, y que no necesariamente se dan.

Ahora, con respecto a las inquietudes de la doctora Gómez, hemos tomado nota, y queremos reiterarle que los estándares de las vías concesionadas, de las vías 4G, son altísimos, con respecto a todas las especificaciones, y con respecto, digamos, a todas las obras complementarias, como son bermas, canaletas, puentes peatonales, y obviamente, ni hablar de túneles y puentes vehiculares.

Yo creo que sobre eso, les digo que también hemos tomado nota, sobre el problema de los peajes entre Cerritos y Calima, lo vamos a mirar con cuidado, y estamos obviamente siempre disponibles a revisar los temas de los peajes, pero lo que les digo, lo importante es tener en cuenta que los peajes son una forma idónea de financiar

parcialmente una vía y, sobre todo, de financiar el mantenimiento de una vía, en cuanto a qué, el que usa la vía, es el que paga el peaje. Muchísimas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno. El Representante Milton Angulo, pidió excusas. Tiene 3 minutos, Representante.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, Presidente. Presentar excusas, teníamos compromiso de bancada, por ello, no pude participar como debería ser en este importante debate; felicitar al Director la presencia acá, créame que esta es su casa natural.

Dos cositas, sé que los compañeros colegas del Valle, el doctor Oswaldo y la doctora Adriana, a bien hablaron el tema de la doble calzada Buga-Buenaventura; hay que reconocer el esfuerzo que está haciendo la gobernadora con el curso de la malla vial que se va comprometer en lo que es el tramo Cisneros-Sena, sí, para darle avance. Sí quería decirle, Director, la importancia que tiene esta vía, aquí se ha hablado es una vía estratégica, no podemos permitir que el desarrollo de Buenaventura y del país esté avanzando, cuando tenemos una vía que tiene más de 10 años de construcción.

Pero valga también aquí tocar un tema fundamental que es el dragado del canal de acceso, estuvimos acá el doctor Oswaldo, estuvimos la semana pasada, el bloque parlamentario de Buenaventura, del Valle del Cauca, estuve en Buenaventura, y nos preocupa sobremanera, señor Director, el problema que tiene el canal de acceso, consideramos nosotros que el Puerto de Buenaventura, de donde soy oriundo, no podemos ser competitivos, si nosotros no llegamos siquiera a 14.5 metros; pero también generar las condiciones propicias para que este canal pueda satisfacer las necesidades de los nuevos buques, y del comercio internacional.

Yo, considero que aquí tenemos que, le pido a la bancada, generar más adelante un debate sobre el tema de los puertos, es fundamental que el país quien necesita avanzar en materia de desarrollo económico, los puertos tienen que ser unos aliados estratégicos, y también conocer, cuál va a ser la posición, la postura del Gobierno, con el Puerto de Tribugá, ya que esto genera dificultades, porque se puede mirar que no se ha avanzado como se requiere en todo lo que tiene que ver con el Puerto de Buenaventura, por la sombra que generan los otros puertos.

Yo creo y sí considero, señor Director, que este tema tenemos que tocarlo a profundidad, igual, hay un tema importante que el señor Presidente lo comentó en campaña, y es un compromiso, casualmente hoy día venimos de reunión de la bancada, y es el "CAED", una zona logística estratégica, importante, para no solamente el

desarrollo económico del Puerto de Buenaventura, sino de toda la costa pacífica y, además, sobre todo el plan estratégico de Asia-Pacífico, yo considero que esta es una apuesta importante que el Gobierno nacional tiene que mirar y tiene que atender con mucha responsabilidad.

Era eso, señor Director. Excusarme por no haber estado desde el inicio en un debate tan importante, como es el debate de las concesiones y la malla, pero desafortunadamente teníamos la bancada del Centro Democrático, compromiso; pero aquí vamos a estar generando la solidaridad del caso, con el Gobierno, pero también haciendo las observaciones pertinente cuando haya lugar, conocemos las dificultades, porque ya lo manifestó nuestra Ministra de Transporte, en materia presupuestales; pero el país no se puede detener en unos temas tan fundamentales como es la competitividad y el desarrollo vial del país.

Gracias, Director; gracias, señor Presidente, por la oportunidad.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Muy bien, Representante Angulo. Tiene la palabra el doctor Kleyn.

**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Presidente, Louis Francois Kleyn López:**

Voy a darle dos, simplemente para responder dos o tres cositas. Como he reiterado, la vía Buga-Buenaventura es una prioridad para este Gobierno, y es una prioridad para la ANI en este momento; la verdad nosotros tenemos pocos, más proyectos carreteros por estructurar hacia futuro en vista, pues, en este momento, es decir, ese proyecto es uno solo, el que vamos a trabajar fehacientemente, y en el que estamos trabajando muy juiciosos.

Lo otro, es que estamos trabajando también el dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura, estamos viendo cómo lo financiamos, es algo que seguramente vamos a hacer en combinación con el resto del Ministerio de Transporte y con el Invías.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Muy bien. Bueno, honorables Representantes, ya terminada la intervención de todos, y terminadas las explicaciones del señor Presidente de la ANI, el doctor Kleyn; les pregunto si ¿declaran satisfactorias las respuestas para dar por terminado este debate? ...

Muy bien. Secretaria, siguiente punto del orden del día.

Secretaria:

Presidente, siguiente punto del orden del día. Negocios sustanciados por la Presidencia.

Le informo, Presidente, que han sido radicadas ante la Secretaría dos invitaciones; una en forma de derecho de petición, y adicionalmente también ha llegado un derecho de petición, solicitando la radicación de un proyecto de ley. Entonces, voy

a proceder a leer en primer lugar el derecho de petición, con la invitación de parte de “Comunicar”.

“Señores

Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Presidente: honorable Representante Mónica María Raigoza Morales

Vicepresidente: honorable Representante Aquileo Medina Arteaga

Secretaria General: doctora Diana Marcela Morales Rojas

Vía e-mail: comisionsextadecamara@outlook.com

Ciudad.

Honorables Parlamentarios, distinguidos:

El Directorio Nacional de nuestra organización atendiendo sugerencias de nuestros afiliados y principalmente por el inicio del nuevo gobierno que para la fecha prevista inicialmente apenas se estaba posesionando el nuevo Mintic y funcionarios importantes para conocer las directrices de las TIC, televisión, radiodifusión, economía digital, etc., ha decidido fijar una nueva fecha para la realización del XI Congreso de la Televisión y las Comunicaciones, la Cumbre Mundial de Periodistas y Comunicadores de la OMPC, el Simposio de Entidades Sin Ánimo de Lucro de Uniser, la Convención Nacional de Televisión Comunitaria, de Operadores Internet (ISP) y los Foros de Televisión por Suscripción, Televisión Digital Terrestre, Televisión Pública y de las TIC en el Mundo Digital y las muestras comerciales en Expocomunicar Media 2018, que se cumplirá el 14, 15 y 16 de Noviembre de 2018, en el Centro de Convenciones Nh Royal Park Metrotel en Bogotá, D.C., como se puede observar en la web: www.expocomunicar.com

Aspiramos contar con los integrantes de esa Comisión por sus responsabilidades en la legislación sobre comunicaciones, principalmente por el trámite de los proyectos de ley que presentará el gobierno en los próximos días para poner al tono la legislación vigente con los estándares internacionales y cumplir compromisos con la OCDE, como fue anunciado por el doctor Iván Mantilla, Viceministro de las TIC en la Mesa de Trabajo instalada para tal fin realizada durante el Congreso de Andicom en Cartagena de la cual hacemos parte y los que seguramente serán presentados por iniciativa parlamentaria, les ratificamos la invitación para realizar el Foro sobre Legislación de Televisión y las Comunicaciones, el viernes 16 de noviembre de 2018 como está previsto en el programa adjunto, durante el cual aspiramos tener a oportunidad de conocer el estado de la aprobación de los proyectos por parte de los autores y ponentes, al igual que los voceros de los gremios representativos de la televisión y las comunicaciones que participan del evento.

Esperando sea considerada nuestra petición en sesión formal al tenor del artículo 23 de la C. P. que hacemos a la Mesa Directiva de la Comisión y nos confirmen para los preparativos de seguridad y requerimientos audiovisuales.

Respetuosamente.

Alberto Pico Arenas.
Presidente”.

Esta invitación y, por supuesto la agenda del Congreso, será enviada a sus correos, bueno, de hecho, ya fue socializada también en los correos de los Representantes. ¿Señor? ...

¡No! Están pidiendo que se informara en sesión formal, se expusiera en conocimiento de la Comisión el evento; igual ya fue socializado o enviado a sus correos con anterioridad, pero la solicitud expresa es que se hiciera manifiesto o se leyera la invitación en la sesión formal, y se les hizo llegar también la agenda, y hay unos espacios destinados para los Congresistas quienes quieran asistir, pues, pueden informarnos para coordinar que puedan ser ponentes en la agenda del Congreso.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Sí, la siguiente.

Secretaria:

La siguiente invitación, Presidente, es una invitación gestionada por la bancada liberal, y dice lo siguiente:

“Doctora

Diana Marcela Morales Rojas

Secretaria Comisión Sexta

Cámara de Representantes de Colombia

Ciudad

Cordial saludo,

De acuerdo con lo hablado, la industria de la Motocicleta en Latinoamérica moviliza a más de 50 millones de usuarios y posee uno de los mayores crecimientos sostenidos en comparación con cualquier otro sector industrial en la región. En tal virtud el Congreso Latinoamericano de Motociclismo, a realizarse el 25 y 26 de octubre del año 2018 en el Centro de Convenciones de Cartagena de Indias, busca generar un espacio de alto nivel estratégico, que permita enfrentar de manera conjunta los retos del sector y crear nuevas oportunidades para asegurar la sostenibilidad económica, social y ambiental del negocio de las motos.

Teniendo en cuenta la gran necesidad de generar políticas públicas que mejoran las condiciones de vida del motociclista colombiano y fortalecer el crecimiento de las empresas que desarrollan sus actividades comerciales mediante el uso de esta alternativa de movilidad, nos encantaría contar con la presencia de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes de Colombia como entidad de

apoyo de este evento académico. Por lo anterior quisiéramos solicitar la siguiente colaboración:

- Invitar a un Representante de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes de Colombia como conferencista dentro del panel de apertura: Latam una economía motorizada.

- Presencia institucional en la página web del evento, salón principal y material impreso.

Agradecemos de antemano la colaboración que nos pueda brindar para construir el motociclismo del futuro.

Cordialmente,

Germán Leonardo Acevedo Orduña.

Director Congreso Latinoamericano de Motociclismo”.

Esta es una invitación que la gestionó la Bancada Liberal y, digamos, hay 18 boletas para cada uno de los Representantes, quienes quieran asistir, pues a través de la Secretaría confirmamos al Director del Congreso Latinoamericano, y también hay un espacio para que intervenga un Congresista de la Comisión.

El tercer punto que queríamos poner en conocimiento de la Comisión es un derecho de petición por parte del docente Luis Orlando Aguirre Rodríguez, Representante de Profesores del CESU, que es el Consejo Nacional de Educación Superior; este derecho de petición ya fue también trasladado o puesto en comunicación a través del correo electrónico a todos los Congresistas de la Comisión, y está relacionado con la “... *reivindicación y el respeto del beneficio fiscal reconocido a los rectores y profesores de las universidades públicas mediante la Ley 75 de 1986, como estímulo y fomento tendiente a dignificar las actividad que desarrollamos*”.

Es la solicitud de parte del Representante de los profesores o del Consejo Nacional de Educación Superior. Allegan un proyecto de ley, y lo ponen en consideración de la Comisión, de los integrantes de la Comisión Sexta, que tienen bajo su discreción tramitarlo o no; pero también es puesto en conocimiento de todos los Representantes, en sus correos está, y queríamos también hacerlo formalmente en la sesión, comunicándoles la solicitud que nos hace el representante del Consejo Nacional de Educación Superior.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno compañeros, este tema queda a disposición de la Comisión Sexta, si ¿lo ponemos en consideración o le damos el trámite respectivo? ... ¿Trámite respectivo?, bueno, ok.

Siguiente punto del orden del día, Secretaria.

Secretaria:

Presidente, el siguiente punto del orden del día es, “*Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01, del 3 de julio de 2003*”.

Se anuncia el Proyecto número 133 de 2018 de Cámara, *por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se condonan unas deudas de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

Este proyecto de ley está en la *Gaceta del Congreso* número 685 de 2018, y la ponencia para el primer debate es la 760 de 2018. El ponente es el Representante Diego Patiño, y el o los autores son el Representante Diego Patiño y el honorable Senador Iván Darío Agudelo.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Siguiente punto del orden del día.

Secretaria:

Presidente. “Lo que propongan los honorables Representantes”. Presidente debo informarle que hay proposiciones radicadas.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Sírvase a leerlas, por favor.

Secretaria:

“Doctora

Diana Marcela Morales Rojas

Secretaria General

Comisión Sexta Constitucional

Ciudad

Respetada doctora Diana Morales.

En el propósito de conocer la misión, así como los planes y programas según el enfoque de la nueva dirección de la Aerocivil, en el marco de las competencias de esta Célula Congressional tales como el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, que contribuya al facilitamiento del transporte intermodal y al mejoramiento de la competitividad del país, me permito presentar la siguiente,

Proposición sustitutiva de la Proposición 019 de 2018

(septiembre 13)

Realícese un encuentro informal en las instalaciones de la entidad entre los miembros de la Comisión Sexta con el nuevo director doctor Juan Carlos Salazar Gómez para lo anunciado, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva.

De usted cordialmente,

Martha Villalba Hodwalker.

Honorable Representante a la Cámara”.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

¿Las leemos todas de una vez, o una por una? Bueno, listo, entonces por favor continúe.

Secretaria:

Listo, Presidente. Siguiente proposición.

“Proposición de citación a audiencia pública

Doctora

Mónica María Raigoza Morales

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Se solicita a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, con fundamento en el artículo 264 numeral 3 de la Ley 5ª de 1992, se apruebe la convocatoria para la realización de la Audiencia Pública sobre “El impacto del proyecto de ley de Regulación Convergente (Por el cual se modifica el sector de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC), se distribuyen competencias, se suprime la Autoridad Nacional de Televisión y se dictan otras disposiciones) sobre los canales de televisión públicos regionales”.

A razón de que el proyecto de ley se viene discutiendo actualmente, se propone como fecha para la realización de la audiencia el día 11 de octubre de 2018, de 8:00 a. m. a 2:00 p. m., en la ciudad de Bogotá, en las instalaciones del Congreso de la República, Salón Boyacá, con transmisión en directo por el Canal del Congreso y el Canal Institucional.

Mediante la referida Audiencia Pública se pretende conocer la incidencia que tiene el mencionado proyecto de ley sobre la televisión pública nacional, regional y local, así como la supervivencia de la televisión pública en consonancia con las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones.

Para tal efecto solicitamos se inviten a los siguientes ponentes que representan instituciones del orden nacional y regional, desde la Secretaría de la Comisión Sexta, para acudir a la audiencia:

- Sylvia Constaín Rengifo - Ministra TIC
- María Viña Castro, Directora (e) de la ANTV o quien sea nombrado en propiedad al momento de la audiencia.
- Gerentes de los Canales Regionales
- Olga Castaño, Exmiembro de la ANTV
- Sadi Contreras, Consultor Independiente en Tecnologías de la información.
- Omar Rincón, Periodista Experto en Televisión.
- John Jairo Arboleda Céspedes, Rector de la Universidad de Antioquia.
- Juan Camilo Restrepo Gutiérrez, Vicerrector de la Universidad Nacional Sede Medellín
- Ofelia Elcy Velásquez Hernández, Directora de Planeación de la Gobernación de Antioquia y Presidente delegada por el Gobernador en la Junta Administradora Regional de Telesantioquia.

Y, se anexa cuestionario.

Fredy León Muñoz Lopera.

Representante a la Cámara.

Partido Alianza Verde.

María José Pizarro Rodríguez.

Representante a la Cámara.

Decentes”.

Siguiente proposición.

“Proposición

En mi condición de Representante a la Cámara por Bogotá y en concordancia con lo establecido en los artículos 264, numeral 3° de la Ley 5ª de 1992, solicito se apruebe la convocatoria a Audiencia Pública para tratar el tema de Acoso Sexual en las Universidades, a realizarse en el mes de octubre, con transmisión por el Canal del Congreso y Canal Institucional.

A esta audiencia acudirán expertos académicos, voceros de movimientos sociales y estudiantiles, observatorios de derechos humanos de las universidades, representantes de Organizaciones No Gubernamentales, y se invitarán a su vez a las siguientes entidades: Ministerio de Educación, doctora María Victoria Angulo; Secretaría de la Mujer, doctora Ángela Anzola de Toro; Alta Consejería para la Mujer, doctora Martha Ordoñez Vera; Personería de Bogotá, doctora Carmen Teresa Castañeda Villamizar; Instituto de Medicina Legal, doctor Carlos Eduardo Valdés; Fiscalía General de la Nación, doctor Néstor Humberto Martínez; Procuraduría General de la Nación, doctor Fernando Carrillo; Defensoría del Pueblo, doctor Carlos Alfonso Negret; entre otras entidades.

Cordialmente,

María José Pizarro Rodríguez.

Representante a la Cámara.

Lista de la Decencia”.

En este no dice fecha; en la del Representante León Fredy, que es la audiencia sobre el proyecto de modernización del sector TIC, dice que se realice el 11 de octubre.

Han sido leídas todas las proposiciones, señor Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Esa es para el día jueves, ¿cierto?

Secretaria:

Sí, Presidente

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno, ¿Ustedes están de acuerdo ese día?, ¿todos van a estar?

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Presidente, permiso, no, por eso estaba ahí abajo atendiendo, pero quise subir, Representantes, porque quiero pedirles a todos

que tengan en cuenta que el 11 es un jueves, y como han solicitado varios que tienen que viajar a la región, pues yo sí les solicito, si se ha de aprobar la proposición es para que nos acompañen y estemos, y que tenga una validez, porque si no es un poco complicado... Ahí, yo quiero que se pongan de acuerdo, o sea, yo quiero dar garantías y quiero que todo el mundo se sienta atendido, pero de aprobar con unas fechas donde no estén los Representantes y que la Comisión no esté para atenderlos, me parece que en eso, miramos si podemos negociar fecha. Representante Fredy.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Bueno, muchas gracias. Es que con las Comisiones en ese tipo de audiencias públicas, siempre tiene que ser un día distinto a martes y miércoles, porque tenemos Comisión o se extiende demasiado, y aquí es un tema de suma importancia, porque ya está radicado el proyecto de ley, donde ya hemos tratado ese tema acá, donde ya convocaron algunos de nuestros amigos que nos acompañan en las UTL, y yo creo que es un tema supremamente importante y además, es un proyecto de ley que lo radicaron con carácter de urgencia.

Entonces, por eso no podemos como dilatar y tenemos que buscar el espacio, sería muy bueno que todos los que más nos puedan acompañar, pero independiente de eso, es más para recoger la información de los expertos que saben del tema; en este caso vendrían los directores de los canales regionales, de los 8 canales regionales, otros invitados que en sus facultades, pese tienen este tema de todo lo que tiene ver con las TIC, porque no solamente el tema de televisión, sino que aquí está la modernización de las TIC.

Entonces, yo creo que es un proyecto de ley supremamente importante, que deberíamos de sacarle el tiempo necesario, o sea, de aquí se van a trazar los lineamientos para el futuro de las telecomunicaciones de este país, yo creo que, Presidenta, yo le solicito, ojalá, nos acompañen en ese día, igual no lo podemos hacer otro día, porque dentro de 8 días también tenemos otras ocupaciones, y aquí esos días mantenemos muy ocupados, intentemos estar los que más puedan; les pido el favor que nos acompañen en esta proposición, de aprobarla, y los que más puedan, igual vamos a escuchar es a los expertos, para recoger información para lo que necesitamos para el debate. Muchas gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sí. Quiero también informarles que debido a la importancia del proyecto, también desde el mismo Ministerio, se están haciendo unas convocatorias, para poder escuchar a los diferentes sectores. Entonces, digamos que en ese término del ejercicio, está, pero ya ustedes como plenaria deciden; yo, como Presidenta, tengo que

someterlo, obviamente, porque es la proposición radicada.

Tiene la palabra María José, y luego Fernando.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

Bueno. No, yo celebro la proposición y, es más, me gustaría adherirme como citante a la audiencia pública, para que tomen en cuenta que entonces estaríamos citando León Fredy y yo, no sé si alguien más quiera adherirse. Pero por otro lado es importante que tengamos todos en cuenta que este proyecto de ley que ha presentado el Ministerio de las TIC, tiene un impacto fuertísimo en las regiones, sobre todo, en las televisiones públicas regionales, por lo tanto, es algo de interés y de competencia, claro, de esta Comisión.

Entonces, independientemente de la fecha, yo sí creo que es urgente poder hacerlo, que es importante escuchar la voz de los expertos que están invitando desde Mintic; pero también nosotros tenemos que rodearnos de otras voces, de otros conceptos, para tomar una decisión cuando el proyecto llegue a esta Comisión. Entonces, quería poner eso en consideración de mis colegas, y solicitarle a la mesa directiva que me adhiera como citante a esta proposición.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Muy bien Representante. Representante Luis Fernando.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Presidenta, el Gobierno cuando radica un proyecto, pues hay que venir a socializarlo, a defenderlo. Yo pienso que la comisión es abierta, y podemos lograr en el debate, invitar a estas personas para que estén pendientes del debate, y podemos declarar sesión informal para que estas personas puedan hablar y puedan discutir sobre dicho proyecto, porque no estaría bien que el Gobierno presente un proyecto, lo radique a la Comisión, y hagamos una audiencia sin el Gobierno todavía empezar a defender y a socializar dicho debate.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Muy bien. Entonces, las cosas así, creo que como fueron leídas tres proposiciones, las vamos a someter una a una, por separado, para que podamos entonces dejar constancia de lo que sucede.

Secretaria, la primera proposición leída, entonces obedece a...

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Presidenta, voto nominal.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sí. Pero voy a someter por separado las proposiciones, listo. Entonces, la primera que fue leída, que corresponde, la Secretaria nos ayuda.

Secretaria:

Sí, Presidenta. La primera proposición leída es sobre un encuentro informal en las instalaciones de la Aerocivil, presentada por la honorable Representante Martha Villalba.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Bueno. Entonces, en consideración la proposición leída, anuncio que se va a cerrar, no la he cerrado, porque ahora me dio pena con el Representante Rodrigo, de cerrar tan rápido, entonces, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la proposición la plenaria?

Secretaria:

Ha sido aprobada, Presidente.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

¿La segunda obedece a?

Secretaria:

La segunda proposición es precisamente la solicitud de los honorables Representantes León Fredy Muñoz y María José Pizarro, referente a la audiencia pública sobre el proyecto de ley de modernización del sector TIC.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Y, pide el Representante que sea una votación nominal. Entonces, en consideración la proposición leída y presentada por el honorable Representante León Fredy, hagamos votación nominal, señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Votación nominal - proposición de citación a audiencia pública - Representante León Fredy Muñoz Lopera

Por el Sí:

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wilmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Pizarro Rodríguez María José

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Por el "SÍ" ocho (8) votos.

Por el No:

Angulo Viveros Milton Hugo

Gómez Betancur Luis Fernando

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Valencia Montaña Mónica Liliana

Por el "NO" cinco (5) votos.

Se encuentran con excusa las dos (2) honorables Representantes:

Rojano Palacio Karina Estefanía

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Secretaria:

Presidenta, en favor o por el “SÍ” a la proposición de los Representantes León Fredy Muñoz y María José Pizarro, ocho (8) votos por el “SÍ”; cinco (5) por el “NO”. Ha sido aprobada, Presidente.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Muy bien. Entonces queda aprobada la proposición para el día cinco (5), perdón, para el día once (11). Y, Secretaria, había algo ya despachado para el 11, creo que habíamos programado algo, entonces hay que cancelarlo, para darle paso a la proposición aceptada acá.

Continúe con la otra proposición.

Secretaria:

La siguiente proposición es la presentada por la honorable Representante María José Pizarro, sobre una audiencia pública para tratar el tema de acoso sexual en las universidades.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración la proposición leída. Tiene la palabra Esteban.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Presidenta, gracias. Es que de pronto es la ignorancia frente al tema, de la mecánica legislativa, pero si son temas de la Comisión ¿por qué no se cita a los Ministros a una sesión en la Comisión para hacerlo martes o miércoles?, creo que el sentido, por ejemplo, porque voté no a la proposición de León Fredy es porque posiblemente no puedo estar el jueves, porque estamos en región, y entonces se puede poner la citación a los Ministros, con esos temas, pero en Comisión.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Representante, a eso voy. Por eso desde el inicio pedía que quienes votaran el sí, esperamos lo acompañen, no obedece a lo mismo, yo el jueves no estoy acá, sino en Medellín, me da pena, cierto, siendo la Presidenta, y no estar en la Comisión para atenderlos, pero queda algo claro, a la Ministra y a los expertos se les va a invitar en la Comisión, para dar un amplio debate con el proyecto, es más, se hará una segunda audiencia pública más extensa, porque en la proposición yo alcanzo a leer que hay unos invitados de manera concreta, ¿Cierto?, no me podrían ampliar unos invitados de más, para poder organizar el tiempo de la audiencia, en ese caso, coordinado con ustedes.

Pero se hará Representante y, de hecho, por solicitud del Gobierno, y en este caso por solicitud de quienes van a participar en el mismo proyecto como ponentes. Entonces habrá una segunda audiencia, pero digamos que esta es la que hace de manera concreta el Representante, y

al ser aprobada, le debemos dar trámite acá en la Comisión.

Dame dos minutos, Representante. Claro ya, María José, ya vamos, escuchemos a Milton del mismo partido, y pasamos, ¿bueno? Bien pueda Representante.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Sí, brevemente, Presidenta. Totalmente de acuerdo con lo que dice Esteban, o sea, igual ya se votó, mi voto era porque hay agenda en esos días, acuérdense que uno tiene compromisos en región, y no puede verse que la no asistencia a esos eventos quede como que si uno no tiene interés, ¡no! Entonces, yo si les pido a los compañeros, respetuosamente, nosotros sabemos la dinámica y el trabajo, esta Comisión tiene muchos temas, ¡sí!, entonces aquí también tenemos que ser consecuentes, esto no es para generar un debate y tampoco para hacer acciones que puedan verse como figurativas, sino que aquí también tenemos que ser muy solidarios con los demás compañeros, y más que nos hemos caracterizado en esta Comisión por ser muy solidarios.

Entonces, por eso yo voté no, porque ese día casualmente está agendado, ustedes saben que el tiempo a uno no le alcanza, entonces uno tiene que programar otra vez su agenda a los jueves y viernes, pues, eso genera un desgaste; es por eso que voté no a la proposición, porque considero que no era pertinente el día, además, la Ministra aquí nos ha mandado información, que esto es un tema muy importante, y que el Gobierno le tiene que dar toda la divulgación necesaria, para que acá podamos hacer el debate, en últimas, acá es que se tiene que hacer el debate pertinente o referente a eso. Gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Así es Representante. Lo otro, y pedirles el favor, digamos que obviamente por las garantías de la mesa, pero las fechas son disposición de la misma mesa, pero sobre todo Representante, la solicitud de la transmisión, puede que para ese día. Señora Secretaria, hay que hacer la solicitud, y preguntar hoy mismo, porque nos han pedido que se haga con antelación, dado que de todas las comisiones llegan estas solicitudes, entonces no sabemos si se pueda garantizar la transmisión para esa fecha.

Adelante, Representante María José.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

Son dos temas, rápidos, porque veo que se han tocado las dos proposiciones. Por un lado, efectivamente de lo que se tratan las audiencias públicas, es de escuchar voces distintas a las del Gobierno, y otras voces, incluidas las del Gobierno también; si ven en las dos proposiciones, hay citadas y vendrán y asistirán organizaciones

sociales, sociedad civil, etc., pero queremos escuchar otras voces.

En cuanto a la proposición que yo hago frente al tema de acoso sexual en las universidades, no pusimos ninguna fecha, sí, y no la ponemos porque, obviamente, yo creo que hay que encontrar, por lo menos confluencia de las agendas, de las distintas agendas de cada uno de los honorables Representantes. Pero sí es importante, por ejemplo, la vez pasada hicimos una citación, y justo hubo sesión al mismo tiempo que se estaba realizando la audiencia también, digamos, y tampoco queremos, cuando la proposición del honorable Representante Milton, cuando se habló de poder asistir a Buenaventura, era ayer y hoy, perdón, hoy y mañana, y nadie confirmó su agenda, y por eso no se pudo realizar una sesión importantísima en Buenaventura, es más, los líderes que ya estaban confirmados, etc., que nos estaban esperando, pues se quedaron precisamente esperándonos.

Entonces, yo creo que aquí también tenemos todos que tener un principio de responsabilidad, todos tenemos que confirmar las agendas, no se hizo y se canceló esta sesión, que deberíamos reprogramarla entre otras cosas, no debería quedar como cancelada, sino reprogramarse.

Por otro lado, yo pongo a consideración, si quieren ponemos dos o tres fechas, en el mes de octubre, cuando todos puedan estar, pero es una audiencia pública y muy seguramente no será aquí, sino en otro recinto, porque tienen que entrar todas las personas que estamos invitando, y sí creo, frente al tema de la proposición de León Fredy, que sí es importante, obviamente que puedan estar todos, que sí obviamente es urgente y es encima, pero el problema es que el tema sí es de urgencia, y sí es de competencia de todos.

Yo entiendo las distintas agendas, y entiendo que todos tienen que salir a sus territorios, incluida, yo también voy, aunque esté aquí en mi territorio; pero, sí, digamos, tampoco le podemos dar largas al asunto, y no confundir una audiencia con un debate, es importantísimo, una cosa es un debate de control político, pero precisamente de las audiencias públicas se sacan insumos, se buscan y se consolidan insumos, para poder preparar con contundencia un debate, que puede ser aquí en esta Comisión o en plenaria, esto depende precisamente de los resultados de la Comisión, y de otros posibles adherentes, yo estoy muy segura de que el Senador Robledo está muy interesado en hacer parte de esta audiencia, y otros de la Comisión Sexta de Senado.

Entonces, yo creo que aquí también tenemos que considerar que esto es de pertinencia, coyuntural y de la máxima urgencia, y que afecta todos los territorios que aquí representamos.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:
Adelante, Esteban.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Presidenta, muchas gracias. Dos cositas. La primera de ellas, ahorita escuché que la Ministra de las TIC viene a presentar el proyecto de ley acá, si eso está así, pues, yo creo que es el objetivo, pero si no, como bancada del Centro Democrático, hacer una proposición para citación a la Ministra de las TIC, frente a unas dudas y de alguna manera para que venga y nos explique, ¿cuáles son esas particularidades del proyecto de ley, los alcances que se tienen?, y sería entonces una proposición que estaríamos dando las preguntas, por escrito, en los próximos días. Entonces, para que se haga, no como audiencia, sino para que se haga como control político acá en la Comisión Sexta, por un lado.

Y, lo segundo. Es aclarar que la proposición de la sesión en Buenaventura, no se votó acá en la Comisión, por falta de quórum, no por el tema de agenda; entonces, no, acá hubo unas proposiciones la semana pasada y no hubo quórum...

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Sí, ahí debo, perdón Representante, apoyarlo, porque no hubo quórum para dos proposiciones, ¡dos fechas!, y en eso sí les pido, porque el Representante Wílmer, me había pedido de hecho cambiar el orden del día, pero yo en eso les pido a todos los Representantes, también el compromiso. Miren, hoy arrancamos una hora y veinte minutos la plenaria, una hora después; entonces también les quiero pedir ahí el favor, cuando, si ustedes muy amablemente, presentan sus proposiciones para que sean aprobadas, y hayan citaciones, nosotros como mesa directiva las proponemos, las sacamos adelante, pero es muy desconcertante, para un citado, un funcionario, venir o estar afuera, esperando si hay quórum o no, hoy la decisión, y se lo dije señora Secretaria, se los quiero informar a todos, la decisión que hemos tomado como mesa directiva, y lo compartía con el doctor Aquileo, es, proposición que se programe la citación, después de media hora, si no hay quórum, señores, se levanta y se cancela la plenaria, por respeto al citado, y también por respeto a los compañeros, y si las nueve (09:00) no es buena hora, entonces proponemos, no Presidenta, arranquemos a las diez (10:00), y lo hacemos más puntual; pero tratemos de concertar, porque es mejor.

Pero sí tiene la razón, Representante Quintero, y es que esa proposición, durante dos fechas, no hubo quórum, y en el último, de hecho, le dije, Secretaria, me da susto someterla a que se vote en pupitre, y cualquiera nos pide una verificación de quórum, y había 7 Representantes presentes.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Y, lo otro, es que nosotros somos figuras públicas, ya como Congresistas, y no podemos dejar entrever, que por no aceptar una proposición para una audiencia, es que no queremos estar acá

ejerciendo nuestras labores, eso tiene que quedar muy claro. Por eso mismo, estamos proponiendo nosotros, como bancada del Centro Democrático, que se haga acá la citación a la Ministra de las TIC, porque entonces el tema de la audiencia, es un tema que es potestativo, donde obviamente van a entrar otras organizaciones sociales, pero no es de la obligación entonces de nosotros como Comisión, aprobarla sí, pero la asistencia entonces no, que quede claro eso.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Pues, Representante. Para todos les dejo claro es que, a hoy, no se ha firmado todavía, se está a la espera de la firma del señor Presidente, para que llegue con mensaje de urgencia, a hoy no se ha hecho, hay que esperar que nos llegue como Comisión, y ahí sí empezar a darle el trámite; una vez llegue, se va a preparar con los diferentes gremios, que ya ellos mismos han solicitado, y lo haremos en plenaria, porque es que eso hará parte del debate del proyecto.

Entonces, ¿Alguien más? Fredy bien pueda.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias, señora Presidenta. No, primero agradecerle a los que votaron positivamente la proposición, creo que aquí lo que se trata es de tener los insumos necesarios para hacer un buen debate, o sea, no se trata de otras cosas distintas.

Yo, en lo particular sí quiero conocer a profundidad el tema, y no solamente por parte del Gobierno, yo creo que aquí tenemos que escuchar a caperucita, pero también al lobo; entonces, se trata también de tener otras miradas. Entonces, yo los invito es a eso, a la tranquilidad, cuando nos dieron la capacitación pues lo primero que nos dijeron es que los Congresistas tenemos que estar 24/7, 365 días disponibles donde se requiera, eso es lo primero que nos dijeron, pues, yo creo que donde nos requieran allá tenemos que estar, obviamente, cuadrando agendas y demás.

Yo sí llamo la atención un poco, y en esto quiero ser de manera muy respetuosa, hay dificultades muchas veces de generar un quórum aquí, más difícil va a ser generar los concesos para estar fuera un martes y un miércoles, entonces, independiente de los que puedan asistir, le agradecería mucho los que se quieran ilustrar sobre el tema, es que no es nada distinto a lo que tenemos, a la mecánica nuestra en esta Comisión, y a la mecánica nuestra, para llevar a un buen debate en las plenarias que nos competen y, sobre todo, temas tan trascendentales para el futuro de nuestro país, es que no estamos hablando de cualquier cosa.

Entonces, yo creo que hay que hacer el sacrificio muchas veces, pero los que quieran hacerlo, igual la audiencia la hacemos pues lo que citamos a la audiencia, estamos María José y yo,

lo vamos hacer, muy bueno que nos acompañen, ahí lo que queremos es escuchar a unos expertos para que hablemos del tema y, obviamente, pues la señora Ministra tiene que venir aquí, es que es su obligación venir a este espacio a defender su proyecto de ley, ella tiene que venir en el momento que se requiera y las veces que se requiera, ante las dudas que se generen de cualquiera de uno de los Representantes. Entonces, yo creo que eso ni siquiera hay que ponerlo a consideración, Esteban, de que invitarla a ella, ella tiene que venir, porque es la que tiene que defender esto.

Lo que yo sí considero es que aquí, se nos está planteando un proyecto de ley, que deberíamos con mucha responsabilidad mirarlo bien, porque a mi parecer, hay cosas muy interesantes, hay otras no tanto, y entonces aquí lo que necesitamos es estar tranquilos, y entre más información tengamos, yo creo que eso nos proporciona más tranquilidad, el conocimiento no estorba en ningún momento. Muchas gracias, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Venga, yo les pido el tema del monólogo, pero quiero dejar una aclaración, Representante Fredy, y es que nosotros como mesa directiva, cumplimos con enviar el comunicado a los invitados, cierto, que van a participar, sin embargo, la Ministra puede delegar, o sea, hay cosas donde nosotros tampoco podemos obligar con la agenda de la Ministra, porque si ella delega a alguien, la audiencia tiene que ser tal cual desarrollada con las delegaciones; entonces, en eso si también quiero dejar claro, porque por eso con la mesa directiva se trata de concertar algunas fechas. ¿Algo más Representante? ...

Para poder someter la proposición de la Representante.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Algo muy corto... Claro que nosotros los Congresistas trabajos 24/7, claro está en la agenda legislativa, no en la agenda que nos impongan ustedes, eso es un tema que tiene que quedar claro, y acá nos está viendo la comunidad, nosotros trabajamos 24/7 por la comunidad, y nosotros estamos obligados a estar aquí en esta Comisión y, de hecho, somos juiciosos y cumplidores en este trabajo; pero no pueden llamar a decir, que si no estamos en una audiencia, entonces no estamos cumpliendo con nuestros deberes. Yo sí quiero dejar constancia de eso, señora Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Gracias, Representante. Porque, mire, con uno más que se retire nos quedamos sin quórum, por favor, vamos a someter a consideración la proposición, se pide que se vuelva a leer la proposición señora Secretaria que se va votar, por favor.

Secretaria:**“Proposición**

En mi condición de Representante a la Cámara por Bogotá y en concordancia con lo establecido en los artículos 264, numeral 3° de la Ley 5ª de 1992, solicito se apruebe la convocatoria a Audiencia Pública para tratar el tema de Acoso Sexual en las Universidades, a realizarse en el mes de octubre, con transmisión por el Canal del Congreso y Canal Institucional.

A esta audiencia acudirán expertos académicos, voceros de movimientos sociales y estudiantiles, observatorios de derechos humanos de las universidades, representantes de Organizaciones No Gubernamentales, y se invitarán a su vez a las siguientes entidades: Ministerio de Educación, doctora María Victoria Angulo; Secretaría de la Mujer, doctora Ángela Anzola de Toro; Alta Consejería para la Mujer, doctora Martha Ordoñez Vera; Personería de Bogotá, doctora Carmen Teresa Castañeda Villamizar; Instituto de Medicina Legal, doctor Carlos Eduardo Valdés; Fiscalía General de la Nación, doctor Néstor Humberto Martínez; Procuraduría General de la Nación, doctor Fernando Carrillo; Defensoría del Pueblo, doctor Carlos Alfonso Negret; entre otras entidades.

Cordialmente,

María José Pizarro Rodríguez.

Representante a la Cámara.

Lista de la Decencia”.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración la proposición leída, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada; aclaramos que no tiene fecha, para poder hacer el trámite con respecto al canal, por eso para

el 11 no nos comprometemos a que haya canal, porque eso es un tema de trabajarlo.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

No, y, digamos, también podemos concertar, con la petición de los demás colegas, para poderlo hacer a lo mejor un martes o un miércoles, antes de que se acabe el mes de octubre, eso es lo importante.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Perfecto, entonces ¿agotado?

Secretaria:

Ha sido aprobada la proposición, Presidenta.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Entonces, ha sido aprobada la proposición. Y agotado el orden del día.

Secretaria:

El orden del día, Presidenta, ha sido agotado.

Presidente, Mónica María Raigoza Morales:

Se levanta la sesión a la una y veinte de la tarde (01:20 p. m.). Muchas gracias, buena tarde a todos. Y, se cita para mañana a las nueve de la mañana (09:00 a. m.).

Mónica María Raigoza Morales
Presidente

Aquileo Medina Arteaga
Vicepresidente

Diana Marcela Morales Rojas
Secretaria

Ruth Claudia Saenz Forero
Subsecretaria