



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 434

Bogotá, D. C., miércoles, 29 de mayo de 2019

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 020 DE 2018

(mayo 8)

Cuatrenio Constitucional 2018-2022

Salón: José Fernando Castro Caicedo

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

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

A las once (11:00 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Wílmer Ramiro Carrillo Mendoza. Da apertura de la siguiente manera:

Bienvenidos a la Comisión Sexta a todas las personas que se encuentran presentes, a todos los funcionarios del Gobierno nacional; al Director de Inviás, doctor Carlos García; a los funcionarios de la ANI; al Alcalde de Barrancabermeja y a la concesionaria de la vía de la citación a este debate. Entonces, señora Secretaria, sírvase llamar a lista por favor.

Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:

Con mucho gusto, señor Presidente, muy buenos días para todos.

Agudelo Zapata Iván Darío

Anaya Martínez Fredy Antonio

Carrillo Mendoza Wílmer Ramiro

Cuero Valencia Carlos Alberto

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Lozada Polanco Jaime Felipe

Patiño Amariles Diego

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Responden nueve (9) honorables Representantes al llamado a lista.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes seis (6) honorables Representantes:

Alba Medina Pablo Eladio

Correa Vélez Víctor Javier

Cuello Baute Alfredo Ape

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Osorio Botello Héctor Javier

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Con excusa los honorables Representantes:

Castiblanco Parra Jairo Enrique

González Medina Hugo Hernán

López Flórez Inés Cecilia

Señor Presidente, han contestado nueve (9) honorables Representantes, por lo tanto hay quórum deliberatorio.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra, el Representante Carlos Eduardo Guevara.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, Presidente. Una solicitud a la Comisión, tiempo atrás se ha venido acumulando por la Comisión de Regulación de Energía y Gas el cambio tecnológico para la medición de la energía en el país; cambio masivo de medidores, más de once millones de medidores se piensan cambiar, hay una resolución de la Comisión respectiva, en Bogotá ya tuvimos una experiencia de más de cuarenta mil medidores

se entregaron en una localidad de la ciudad, una experiencia que ha sido nefasta para los usuarios como ellos mismos lo han venido planteando; porque, en primer lugar, se decía que no se les iba a cobrar el medidor y terminaron cobrándoles el medidor, quinientos mil pesos (\$500.000) les llegó la última factura a los usuarios de esta localidad por concepto de este medidor.

Yo quisiera, Presidente, que pudiéramos citar ágilmente a la Comisión de Regulación de Energía y Gas, a los Comisionados y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, para que evaluemos ese cambio tecnológico que va en contravía del bolsillo de todos los colombianos y, ¿por qué no? plantear desde esta misma Comisión que si se va a hacer este cambio tecnológico que los medidores los ponga la empresa; porque muchos de ellos han sido cambiados durante los últimos años en Bogotá, a costillas, discúlpenme la expresión, de los usuarios y ahora se piensa avalar un cambio tecnológico en la medición, un cambio tecnológico remoto y conllevaría no solamente a que se le cobrara a los usuarios este valor, sino que en esta Comisión, por ejemplo, aprobamos un proyecto para los cobros de reconexión, que no existieran los cobros de reconexión.

Ahora esos cobros, según esta resolución, serían oprimiendo un botón y me parecería que es algo injusto con los usuarios. Presidente, citar al Comisionado respectivo y citar también a la Comisión de Regulación de Energía y Gas; porque no podemos permitir que esta resolución sea firmada faltando unos pocos días para que este gobierno termine, haciéndole un favor a las empresas comercializadoras de energía en el país.

Yo creo que esta Comisión está en mora de hacer ese debate y traer a discusión pública este cambio tecnológico que no es marginal, once millones de usuarios piensan cambiar ese medidor de manera unilateral. Gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Guevara. Tiene el uso de la palabra la Representante Martha Villalba.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, señor Presidente, de verdad en el mismo sentido quiero coadyuvar la proposición del Representante, es más, una vez el gobierno se pronunció, sobre esta nueva medida nosotros levantamos nuestra voz, sobre todo porque es específicamente un hecho particular, una decisión unilateral donde los usuarios de los servicios ni siquiera fueron tenidos en cuenta, no fueron consultados y muchas veces este tipo de situaciones es bien compleja porque no existe un control sobre los medidores que son colocados en las viviendas de los distintos usuarios de los servicios públicos.

En nuestro país yo sí creo que este es el momento de abordarlo en la Comisión, yo creo que esta es una medida que, entre otras cosas, afecta nuevamente a los usuarios de los servicios públicos desde el punto

de vista económico, pero también ¿quién garantiza si el operador es el que va a colocar los nuevos medidores la idoneidad de los mismos? o sea, que prestan un servicio, cobran por un servicio, pero entre otras cosas el usuario es el que tiene que verse afectado por los medidores que se van a colocar. Yo creo que este tema no se puede seguir dilatando en el tiempo, el tema de los servicios públicos en nuestro país, especialmente, en la costa Caribe colombiana, es una de las piedras en el zapato de nuestras comunidades para el fortalecimiento económico y demás, y un nuevo cargo económico para los usuarios a mí me parece de verdad errado.

Si la empresa quiere cambiar, eso forma parte de la prestación del servicio, eso forma parte de la de la estructura misma de lo que hoy ellos vienen operando en las distintas ciudades, municipios y departamentos del país; por lo tanto, es un cargo que debe estar diría yo, en cabeza de ellos. Como siempre la CREG, lo hemos dicho con sus fórmulas nefastas, pero también ahora con unas medidas que van a afectar a los usuarios de nuestro país. Así que yo creo que es el momento que lo abordemos, esto afecta a nuestros usuarios y especialmente a todos los habitantes del país.

Presidente:

Muy bien Representante Martha Villalba. Entonces, redactemos la proposición y ahora en el punto de proposiciones la sometemos a votación. Doctor Ciro, regáleme un segundo. Señora Secretaria démosle lectura al Orden del Día.

Subsecretaria - Ruth Claudia Saénz Forero:

Comision Sexta Constitucional Permanente

Cuatricenio Constitucional 2014-2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2017 al 20 de junio de 2018

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 8 de mayo de 2018

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a servidores públicos

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

Proposición número 029

(Bogotá, D. C., abril 11 de 2018)

Presentada por: Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez.

Desde diciembre de 2017 la vía sustitutiva entre Bucaramanga y Barrancabermeja se encuentra

gravemente afectada. Las dos ciudades principales del departamento de Santander prácticamente se hallan incomunicadas y cuatro meses después todavía no se advierte una pronta solución para este problema.

Con el objeto de conocer el estado actual de la recuperación de la movilidad y transitabilidad de la mencionada vía y de evaluar el nivel de cumplimiento de los compromisos suscritos entre el Invías e Isagén, responsables directos del mantenimiento de ese corredor vial, cítese a debate de control político al Ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez, al Director de Invías, Carlos Alberto García Montes, al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); Dimitri Zaninovich Victoria y al Gerente General de Isagén, Camilo Marulanda López, en la fecha y hora que designe la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes.

Además, invítase a la Gobernación de Santander, la Concesión Ruta del Cacao, la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República para que presenten sus consideraciones sobre la materia.

Se anexan cuestionarios.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)

1. Presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara una radiografía completa de la conexión vial entre Bucaramanga y Barrancabermeja con sus principales características. Incluir en el informe su importancia para el departamento de Santander, origen del proyecto, actores involucrados, contratos, etc. Además, reseñar el número de accidentes y derrumbes sufridos en su historia.
2. Según expertos, informes de ingeniería y advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros, un tramo de la vía entre Bucaramanga y Barrancabermeja se construyó en un terreno inestable, pero “tercamente Isagén [retomó] ese trazado en 2010, para realizar la vía sustitutiva. Además la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) decidió concesionarla como parte de una doble calzada 4G”. El resultado de las investigaciones previas a la construcción señalaba que la vía no tendría la estabilidad que se requería, pero aun así, echaron a andar el proyecto vial. Sírvase explicar por qué no fueron tenidas en cuenta las advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros ni el estudio pagado por la Gobernación de Santander e Isagén sobre la situación de los coluviones. ¿Cuáles son los estudios que fueron usados y que dieron aval para iniciar el proyecto de la vía sustitutiva?
3. ¿Por qué fue necesario el inicio de un proyecto para la sustitución de la carretera Bucaramanga - Barrancabermeja, sector

Capitancitos - Puente la Paz, en el departamento de Santander?

4. ¿Cuáles son las implicaciones en dicho proyecto de sustitución vial que tiene la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Sogamoso? ¿En qué estado se encuentra este proyecto hidroeléctrico?
5. Describir las condiciones y contenido del Convenio Interadministrativo No. 077 de 2011 que involucra a Isagén. ¿A qué se comprometió Isagén en dicho convenio que tiene por objeto acordar las condiciones para la sustitución de la vía Bucaramanga-Barrancabermeja?
6. Presentar ante la Comisión Sexta un informe con fecha de corte abril de 2018 en la que se evalúe el nivel de cumplimiento de los compromisos adquiridos por Isagén en tal convenio.
7. Evaluar las condiciones de transitabilidad, estabilidad y seguridad que históricamente han tenido los usuarios de la vía Bucaramanga - Barrancabermeja.
8. ¿Cuáles son los principales puntos críticos de la vía y detallar en qué consisten sus problemas? Relatar las acciones que ha emprendido el Invías para atenderlos, continuar con las obras de construcción y mejorar la estabilidad y la conectividad de la vía. Además, informar sobre las acciones de cumplimiento de Isagén.
9. Relatar ante la Comisión el número de visitas que funcionarios del Invías han realizado a la vía Bucaramanga - Barrancabermeja con el ánimo de verificar las obras de construcción. Describir brevemente los resultados de cada visita. ¿Qué entidades han acompañado esas visitas de verificación? ¿En qué coinciden y en qué se diferencian los resultados de cada visita en relación con los puntos de referencia, puntos críticos, túneles, problemas y soluciones atendidas?
10. Evaluar el papel de la Agencia Nacional de Infraestructura en el diseño inicial del proyecto, las gestiones durante la atención de los puntos críticos y seguimiento a los compromisos adquiridos por las partes.
11. Evaluar el papel de la Concesionaria Ruta del Cacao en el diseño inicial del proyecto, las gestiones durante la atención de los puntos críticos y seguimiento a los compromisos adquiridos por las partes.
12. Sobre los hechos de deslizamiento ocurridos el 17 y 18 de diciembre de 2017, Isagén ha asegurado que el evento no es su responsabilidad en tanto la zona no fue intervenida por la empresa para la construcción de la vía sustitutiva y que no corresponde a un asunto de estabilidad de las obras derivada de un defecto en el

diseño construcción. ¿Cuál es la perspectiva del Invías sobre esta situación? ¿Cree efectivamente que no existe ninguna responsabilidad en cabeza de Isagén? ¿Se trató de un evento natural aislado? ¿Quién es el responsable de atender esa situación?

13. La vía que origina este debate en la Comisión Sexta se mantiene aún cerrada ¿Cuándo se prevé la reapertura de la vía con plenas garantías de normalidad, transitabilidad y seguridad?
14. Anexar el costo inicial del proyecto de la vía sustitutiva y calcular el costo de los daños y perjuicios generados desde diciembre de 2017. Calcular los tiempos de retraso en la entrega definitiva de la vía.
15. ¿Cuáles son hoy, las acciones concretas que se están implementando para atender todas las situaciones problemáticas que afectan la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja? Discriminar en asuntos administrativos, financieros, logísticos, físicos (construcción) y jurídicos, estableciendo qué entidad es la responsable directa de cada acción.
16. ¿Se pueden presentar nuevos deslizamientos en la vía? Informar dónde puede ocurrir y qué están haciendo para prevenirlos.

ISAGÉN

1. Según expertos, informes de ingeniería y advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros, un tramo de la vía entre Bucaramanga y Barrancabermeja se construyó en un terreno inestable, pero “tercamente Isagén [retomó] ese trazado en 2010, para realizar la vía sustitutiva. Además la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) decidió concesionarla como parte de una doble calzada 4G”. El resultado de las investigaciones previas a la construcción señalaba que la vía no tendría la estabilidad que se requería, pero aun así, echaron a andar el proyecto vial. Sírvase explicar por qué no fueron tenidas en cuenta las advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros ni el estudio pagado por la Gobernación de Santander e Isagén sobre la situación de los coluviones. ¿Cuáles son los estudios que fueron usados y que dieron aval para iniciar el proyecto de la vía sustitutiva?
2. ¿Por qué fue necesario el inicio de un proyecto para la sustitución de la carretera Bucaramanga - Barrancabermeja, sector Capitancitos - Puente la Paz, en el departamento de Santander?
3. ¿Cuáles son las implicaciones en dicho proyecto de sustitución vial que tiene la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Sogamoso? ¿En qué estado se encuentra este proyecto hidroeléctrico?
4. Describir las condiciones y contenido del Convenio Interadministrativo No. 077 de 2011 que involucra a Isagén. ¿A qué se comprometió Isagén en dicho convenio que tiene por objeto acordar las condiciones para la sustitución de la vía Bucaramanga-Barrancabermeja?
5. Presentar ante la Comisión Sexta un informe con fecha de corte abril de 2018 en la que se evalúe el nivel de cumplimiento de los compromisos adquiridos por parte de la Empresa Isagén.
6. ¿Cuáles son los principales puntos críticos de la vía y detallar en qué consisten sus problemas? Relatar las acciones que ha emprendido Isagén para atenderlos, continuar con las obras de construcción y mejorar la estabilidad y la conectividad de la vía.
7. Relatar ante la Comisión el número de visitas que funcionarios de Isagén han realizado a la vía Bucaramanga - Barrancabermeja con el ánimo de verificar las obras de construcción. Describir brevemente los resultados de cada visita. ¿Qué entidades han acompañado esas visitas de verificación? ¿En qué coinciden y en qué se diferencian los resultados de cada visita en relación con los puntos de referencia, puntos críticos, túneles, problemas y soluciones atendidas?
8. Sobre los hechos de deslizamiento ocurridos el 17 y 18 de diciembre de 2017, Isagén ha asegurado que el evento no es su responsabilidad en tanto la zona no fue intervenida por la empresa para la construcción de la vía sustitutiva y que no corresponde a un asunto de estabilidad de las obras derivada de un defecto en el diseño construcción. ¿Quién es el responsable de atender esa situación?
9. La vía que origina este debate en la Comisión Sexta se mantiene aún cerrada ¿Cuándo se prevé la reapertura de la vía con plenas garantías de normalidad, transitabilidad y seguridad?
10. Anexar el costo inicial del proyecto de la vía sustitutiva y calcular el costo de los daños y perjuicios generados desde diciembre de 2017. Calcular los tiempos de retraso en la entrega definitiva de la vía.
11. ¿Cuáles son hoy las acciones concretas que se están implementando para atender todas las situaciones problemáticas que afectan la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja? Discriminar en asuntos administrativos, financieros, logísticos, físicos (construcción) y jurídicos, estableciendo qué entidad es la responsable directa de cada acción.
12. ¿Se pueden presentar nuevos deslizamientos en la vía? Informar dónde puede ocurrir y qué están haciendo para prevenirlos.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

1. Presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara una radiografía completa de la conexión vial entre Bucaramanga y Barrancabermeja con sus principales características. Incluir en el informe su importancia para el departamento de Santander, origen del proyecto, actores involucrados, contratos, etc. Además, reseñar el número de accidentes y derrumbes sufridos en su historia.
2. Según expertos, informes de ingeniería y advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros, un tramo de la vía entre Bucaramanga y Barrancabermeja se construyó en un terreno inestable, pero “tercamente Isagén [retomó] ese trazado en 2010, para realizar la vía sustitutiva. Además la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) decidió concesionarla como parte de una doble calzada 4G”. El resultado de las investigaciones previas a la construcción señalaba que la vía no tendría la estabilidad que se requería, pero aun así, echaron a andar el proyecto vial. Sírvase explicar por qué no fueron tenidas en cuenta las advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros ni el estudio pagado por la Gobernación de Santander e Isagén sobre la situación de los coluviones. ¿Cuáles son los estudios que fueron usados y que dieron aval para iniciar el proyecto de la vía sustitutiva?
3. ¿Por qué fue necesario el inicio de un proyecto para la sustitución de la carretera Bucaramanga - Barrancabermeja, sector Capitancitos - Puente la Paz, en el departamento de Santander?
4. ¿Cuáles son las implicaciones en dicho proyecto de sustitución vial que tiene la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Sogamoso?
5. Describir las condiciones y contenido del Convenio Interadministrativo No. 077 de 2011 que involucra a Isagén. ¿A qué se comprometió Isagén en dicho convenio que tiene por objeto acordar las condiciones para la sustitución de la vía Bucaramanga-Barrancabermeja? ¿Cuál es el papel de la ANI en dicho convenio y su contenido?
6. Presentar ante la Comisión Sexta un informe con fecha de corte abril de 2018 en la que se evalúe el nivel de cumplimiento de los compromisos adquiridos por Isagén y el Invías en tal convenio.
7. Evaluar las condiciones de transitabilidad, estabilidad y seguridad que históricamente han tenido los usuarios de la vía Bucaramanga - Barrancabermeja.
8. ¿Cuáles son los principales puntos críticos de la vía y detallar en qué consisten sus problemas? Relatar las acciones que han

emprendido el Invías e Isagén para atenderlos, continuar con las obras de construcción y mejorar la estabilidad y la conectividad de la vía.

9. Relatar ante la Comisión el número de visitas que funcionarios de la ANI han realizado a la vía Bucaramanga - Barrancabermeja con el ánimo de verificar las obras de construcción. Describir brevemente los resultados de cada visita. ¿Qué entidades han acompañado esas visitas de verificación? ¿En qué coinciden y en qué se diferencian los resultados de cada visita en relación con los puntos de referencia, puntos críticos, túneles, problemas y soluciones atendidas?
10. Evaluar el papel de la Concesionaria Ruta del Cacao en el diseño inicial del proyecto, las gestiones durante la atención de los puntos críticos y seguimiento a los compromisos adquiridos por las partes.
11. Sobre los hechos de deslizamiento ocurridos el 17 y 18 de diciembre de 2017, Isagén ha asegurado que el evento no es su responsabilidad en tanto la zona no fue intervenida por la empresa para la construcción de la vía sustitutiva y que no corresponde a un asunto de estabilidad de las obras derivada de un defecto en el diseño construcción. ¿Cuál es la perspectiva del Invías sobre esta situación? ¿Cree efectivamente que no existe ninguna responsabilidad en cabeza de Isagén? ¿Se trató de un evento natural aislado? ¿Quién es el responsable de atender esa situación?
12. La vía que origina este debate en la Comisión Sexta se mantiene aún cerrada ¿Cuándo se prevé la reapertura de la vía con plenas garantías de normalidad, transitabilidad y seguridad?
13. Anexar el costo inicial del proyecto de la vía sustitutiva y calcular el costo de los daños y perjuicios generados desde diciembre de 2017. Calcular los tiempos de retraso en la entrega definitiva de la vía.
14. ¿Cuáles son hoy las acciones concretas que se están implementando para atender todas las situaciones problemáticas que afectan la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja? Discriminar en asuntos administrativos, financieros, logísticos, físicos (construcción) y jurídicos, estableciendo qué entidad es la responsable directa de cada acción.
15. ¿Se pueden presentar nuevos deslizamientos en la vía? Informar dónde puede ocurrir y qué están haciendo para prevenirlos.

GOBERNACIÓN DE SANTANDER

1. Presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara una radiografía completa de la conexión vial entre Bucaramanga y Barrancabermeja con sus principales características. Incluir en el

informe su importancia para el departamento de Santander, origen del proyecto, actores involucrados, contratos, etc. Además, reseñar el número de accidentes y derrumbes sufridos en su historia.

2. Según expertos, informes de ingeniería y advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros, un tramo de la vía entre Bucaramanga y Barrancabermeja se construyó en un terreno inestable, pero “tercamente Isagén [retomó] ese trazado en 2010, para realizar la vía sustitutiva. Además la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) decidió concesionarla como parte de una doble calzada 4G”. El resultado de las investigaciones previas a la construcción señalaba que la vía no tendría la estabilidad que se requería, pero aun así, echaron a andar el proyecto vial. Sírvase explicar por qué no fueron tenidas en cuenta las advertencias de la Sociedad Santandereana de Ingenieros ni el estudio pagado por la Gobernación de Santander e Isagén sobre la situación de los coluviones. ¿Cuáles son los estudios que fueron usados y que dieron aval para iniciar el proyecto de la vía sustitutiva?
3. Presentar los resultados de los estudios pagados por la Gobernación de Santander e Isagén sobre los coluviones en la Vía Bucaramanga - Barrancabermeja. Indicar el costo de los estudios y la incidencia de los mismos en la construcción definitiva del corredor vial
4. Presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara un informe con las consecuencias económicas y sociales que ha tenido el cierre de la vía Bucaramanga - Barrancabermeja desde el pasado mes de diciembre de 2017. Calcular las pérdidas económicas por el cierre de la vía.
5. ¿Cuáles son los principales puntos críticos de la vía y detallar en qué consisten sus problemas? Relatar las acciones que han emprendido el Invías e Isagén para atenderlos, continuar con las obras de construcción y mejorar la estabilidad y la conectividad de la vía.
6. Evaluar el papel del Invías, Isagén, ANI y la Concesionaria Ruta del Cacao en el diseño inicial del proyecto, las gestiones durante la atención de los puntos críticos y seguimiento a los compromisos adquiridos por las partes.
7. Sobre los hechos de deslizamiento ocurridos el 17 y 18 de diciembre de 2017, Isagén ha asegurado que el evento no es su responsabilidad en tanto la zona no fue intervenida por la empresa para la construcción de la vía sustitutiva y que no corresponde a un asunto de estabilidad de las obras derivada de un defecto en el diseño construcción. ¿Cuál es la perspectiva

del Invías sobre esta situación? ¿Cree efectivamente que no existe ninguna responsabilidad en cabeza de Isagén? ¿Se trató de un evento natural aislado? ¿Quién es el responsable de atender esa situación?

8. ¿Se pueden presentar nuevos deslizamientos en la vía? Informar dónde puede ocurrir y qué están haciendo para prevenirlos.

CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO

1. ¿Por qué fue necesario el inicio de un proyecto para la sustitución de la carretera Bucaramanga - Barrancabermeja, sector Capitancitos - Puente la Paz, en el departamento de Santander?
2. ¿Cuáles son las implicaciones en dicho proyecto de sustitución vial que tiene la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Sogamoso?
3. Presentar ante la Comisión Sexta un informe con fecha de corte abril de 2018 en la que se evalúe el nivel de cumplimiento de los compromisos adquiridos por Isagén en tal convenio.
4. ¿Cuáles son los principales puntos críticos de la vía y detallar en qué consisten sus problemas? Relatar las acciones que han emprendido el Invías, SIAGEN y la Concesionaria para atenderlos, continuar con las obras de construcción y mejorar la estabilidad y la conectividad de la vía.
5. Relatar ante la Comisión el número de visitas que las entidades involucradas en este proyecto han realizado a la vía Bucaramanga - Barrancabermeja con el ánimo de verificar las obras de construcción. Describir brevemente los resultados de cada visita. ¿Qué entidades han acompañado esas visitas de verificación? ¿En qué coinciden y en qué se diferencian los resultados de cada visita en relación con los puntos de referencia, puntos críticos, túneles, problemas y soluciones atendidas?
6. Sobre los hechos de deslizamiento ocurridos el 17 y 18 de diciembre de 2017, Isagén ha asegurado que el evento no es su responsabilidad en tanto la zona no fue intervenida por la empresa para la construcción de la vía sustitutiva y que no corresponde a un asunto de estabilidad de las obras derivada de un defecto en el diseño construcción. ¿Cuál es la perspectiva de la Concesionaria sobre esta situación? ¿Cree efectivamente que no existe ninguna responsabilidad en cabeza de Isagén? ¿Se trató de un evento natural aislado? ¿Quién es el responsable de atender esa situación?
7. La vía que origina este debate en la Comisión Sexta se mantiene aún cerrada ¿Cuándo se prevé la reapertura de la vía con plenas garantías de normalidad, transitabilidad y seguridad?

8. Anexar el costo inicial del proyecto de la vía sustitutiva y calcular el costo de los daños y perjuicios generados desde diciembre de 2017. Calcular los tiempos de retraso en la entrega definitiva de la vía.
9. ¿Cuáles son hoy, las acciones concretas que se están implementando para atender todas las situaciones problemáticas que afectan la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja? Discriminar en asuntos administrativos, financieros, logísticos, físicos (construcción) y jurídicos, estableciendo qué entidad es la responsable directa de cada acción.
10. ¿Se pueden presentar nuevos deslizamientos en la vía? Informar dónde puede ocurrir y qué están haciendo para prevenirlos.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

1. Desde diciembre de 2017, la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja, proyecto vial que involucra al Invías, Isagén, la ANI y la Concesionaria Ruta del Cacao, se encuentra paralizado. No solamente por accidentes de tipo natural, deslizamientos y derrumbes, sino también por la inacción de las entidades anteriormente mencionadas para atender los puntos críticos y las problemáticas jurídicas, financieras, operativas y logísticas del proyecto. En razón a lo anterior, se solicita a la PGN presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara los resultados de las investigaciones que este órgano de control ha emprendido cuyo objeto sea el caso mencionado. Informar si existen o pueden existir funcionarios disciplinariamente comprometidos con la parálisis no solamente de la obra, sino de toda la conexión vital entre las dos ciudades principales del departamento de Santander. Si no existen investigaciones en curso explicar su justificación.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

1. Desde diciembre de 2017, la vía sustitutiva Bucaramanga - Barrancabermeja, proyecto vial que involucra al Invías, Isagén, la ANI y la Concesionaria Ruta del Cacao, se encuentra paralizado. No solamente por accidentes de tipo natural, deslizamientos y derrumbes, sino también por la inacción de las entidades anteriormente mencionadas para atender los puntos críticos y las problemáticas jurídicas, financieras, operativas y logísticas del proyecto. En razón a lo anterior, se solicita a la CGR presentar ante la Comisión Sexta de la Cámara los resultados de las investigaciones que este órgano de control ha emprendido cuyo objeto sea el caso mencionado. Informar si existen o pueden existir funcionarios fiscalmente comprometidos con la parálisis no solamente de la obra, sino de toda la conexión vital entre las dos

ciudades principales del departamento de Santander. Si no existen investigaciones en curso explicar su justificación.

Firmado por: Honorable Representante *Fredy Antonio Anaya Martínez*.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Wílmer Ramiro Carrillo Mendoza.

El Vicepresidente,

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

El Secretario,

Jair José Ebratt Díaz.

Presidente:

En consideración el Orden del Día, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿se aprueba el Orden del Día leído para el día de hoy? [problemas de audio].

Siguiente punto del Orden del Día Secretaria.

Subsecretaria - Ruth Claudia Saézn Forero:

Citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249.

“Proposición número 029

(Bogotá, D. C., abril 11 de 2018)

Presentada por: Honorable Representante
Fredy Antonio Anaya Martínez.

Desde diciembre de 2017 la vía sustitutiva entre Bucaramanga y Barrancabermeja se encuentra gravemente afectada. Las dos ciudades principales del departamento de Santander prácticamente se hallan incomunicadas y cuatro meses después, todavía no se advierte una pronta solución para este problema.

Con el objeto de conocer el estado actual de la recuperación de la movilidad y transitabilidad de la mencionada vía y de evaluar el nivel de cumplimiento de los compromisos suscritos entre Invías e Isagén, responsables directos del mantenimiento de ese corredor vial, cítese a debate de control político al Ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez, al Director de Invías, Carlos Alberto García Montes, al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI; Dimitri Zaninovich Victoria y al Gerente General de Isagén, Camilo Marulanda López, en la fecha y hora que designa la Mesa Directiva (para el día de hoy), de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes.

Además invítese a la Gobernación de Santander, la Concesión Ruta del Cacao, Procuraduría General de la Nación y Contraloría General de la República para que presenten sus consideraciones sobre la materia.

Se enviaron cuestionarios al Instituto Nacional de vías Invías, a Isagén, a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, a la Gobernación de Santander, a la Concesionaria Ruta del Cacao, a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la Nación. Hasta el momento solamente nos faltan los cuestionarios de la Gobernación de Santander, el resto todos nos respondieron, señor Presidente.

Presidente:

Bueno, entonces para ordenar el debate, tiene el uso de la palabra el Representante citante doctor Fredy Antonio Anaya. Les damos la bienvenida a los Representantes de Santander a la Comisión Sexta, la doctora Lina, al doctor Gómez, bienvenidos. Tiene el uso de la palabra doctor Anaya.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Gracias, señor Presidente. Quisiera que por Secretaría me informaran de los citados o de los invitados quienes están presentes.

Presidente:

Señora Secretaria, dar lectura a las personas que están presentes en la Comisión y que se citaron para que se hicieran presentes en este debate.

Subsecretaria - Ruth Claudia Saénz Forero:

Tenemos citados al doctor Germán Cardona Gutiérrez, quien presenta una excusa y delega a los representantes de la Agencia Nacional de Infraestructura y al Instituto Nacional de Vías, se encuentra aquí con nosotros el doctor Carlos Alberto García Montes, Director de Invías, se encuentra el delegado de la de la ANI, el ingeniero José Leónidas Narváez Morales, se encuentra el delegado de la Procuraduría General de la Nación, el doctor William Andrés Linares, se encuentra el representante legal de la Concesionaria Ruta del Cacao, el doctor Manuel Pedro Farías Simoes, y se encuentra el Alcalde del municipio de Barrancabermeja, el doctor Darío Echeverri Serrano. ¿Alguien más se encuentra de los citados que no mencioné?

Presidente:

Siga, doctor Anaya.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Muchas gracias, señor Presidente. dándole la bienvenida a quienes han concurrido a esta convocatoria, a nuestros colegas al doctor Édgar Gómez y a la Vicepresidenta de la Cámara, doctora Lina, que como santandereanos me agrada mucho que nos estén acompañando en este tema que es de gran trascendencia para Santander, y al final no solamente para Santander, porque este es un tema que le incumbe a la competitividad del país porque es un proyecto que en la trascendencia vincula la conectividad desde Venezuela en un sistema multimodal en Barrancabermeja, con la transversal de Tribugá hasta Medellín y Arauca.

Este es un tema, señor Presidente y colegas, que como muchos en este país y lo discutíamos hace

unos días, en las proyecciones estamos viendo que las obras y las vías quedan a medias y que la conexión y la conectividad no se está dando como aparece en los proyectos y en el papel, que al final no encontramos un gran resultado.

Tengo que censurar la ausencia del mayor responsable y de la entidad que queríamos tener acá, para que le diera respuesta a nuestro cuestionamiento como es Isagén, desafortunadamente con la venta de Isagén ellos ahora son privados, y son los grandes responsables de la catástrofe y del colapso que tiene la conexión entre Bucaramanga y Barrancabermeja.

Quiero dejar sentado que me parece un gran acto de irresponsabilidad de Isagén con el país, en no ser capaz de venir a darle la cara a la Comisión Sexta, y de decir que si tienen la razón aquí estábamos para debatirlas. Por eso este es un debate de control político, en el que se hace un cuestionario y se le da la oportunidad de que intervengan aquí las autoridades.

Por lo mismo quiero resaltar la presencia del Gobierno nacional y de las autoridades que nos acompañan; me agrada mucho que esté la Procuraduría y la Contraloría, porque aquí tienen que salir responsables de la falta de gestión y de la culpa, quiero decir una palabra o una definición que me enseñaron en la facultad de derecho y es que “la culpa es la falta de previsión del resultado previsible o cuando habiéndolo previsto se confía imprudentemente en poder controlarlo”.

Y quiero empezar ese debate haciendo alusión a que lo que vamos a hablar acá es la conexión de la vía Bucaramanga - Barrancabermeja, una que tiene muchas dificultades Presidente, y que antes de hacer la presentación formal yo quisiera pedirle que la primera intervención la haga el Alcalde de Barrancabermeja, el doctor Darío Echeverri; que muy responsablemente ha hecho presencia hoy para representar más los intereses no sólo de Barrancabermeja sino de Santander.

Entonces, cuando iniciemos las intervenciones yo quisiera que el señor Alcalde de Barrancabermeja tuviera la primera de las intervenciones y hoy desarrolláramos un debate diferente Presidente; yo no quiero que hoy vengan a este debate los funcionarios del Gobierno nacional a contarnos qué ha pasado, qué es lo que hacen todos, que vienen y nos dicen con base en el cuestionario que les enviamos a la primera pregunta tal, la segunda tal, yo no quiero eso.

Hoy vamos a hacer un debate de verdad muy centrado y muy puntual, doctor Carlos Alberto, lo que quiero es que apenas hable el Alcalde de Barrancabermeja, yo les voy a centrar los temas para que no divaguemos en todo; sino que nos centremos, por ejemplo, en el punto en el que el 17 de diciembre colapsó la vía, y vamos a empezar con unos temas muy puntuales, por ejemplo, este debate se origina en la vía sustitutiva que se construyó a raíz de la construcción de Hidrosogamoso, entonces para ponerlos en contexto a todos los colegas voy

a contar la historia de manera muy rápida, voy a hacer un bosquejo muy general y rápido y luego nos concretamos.

En el año 2000 se dio una licencia para construir Hidrosogamoso, en esa licencia se analizaron unas alternativas porque la construcción de Hidrosogamoso inundaba 4.5 kilómetros de la vía Bucaramanga - Barranca, en esa licencia aparecen unas alternativas para la construcción de la vía y entre esas alternativas está una que es la de construir 11.5 kilómetros, para sacar de servicio cerca de 14.6 kilómetros que era la vía antigua.

El 7 de marzo del 2011 el Invías con Isagén es la responsable del proyecto y de la construcción de Hidrosogamoso, la responsable de la construcción de la vía sustitutiva, el 7 de marzo del 2011 mediante el convenio 77 Invías e Isagén, acuerdan la construcción de la vía en la que los diseños y la construcción son responsabilidad total de Isagén. Isagén es conocedora de las dificultades que tiene la zona por fallas geológicas, y revisan y ahí aparece parte de la información en un cruce de cartas entre Invías e Isagén, y le advierten a Isagén; esta vía desde el año 1964 ha tenido fallas por los coluviones y por la estabilidad de los terrenos; sin embargo, la Sociedad Santandereana de Ingenieros, la Gobernación de Santander, la Cámara de Comercio le oficia a Isagén no construyan la vía por esa zona porque está afectada por estas fallas e Isagén dice yo contraté a un grupo de expertos internacionales y con el grupo de expertos internacionales deciden que la vía va por donde la trazaron, que es una zona paralela a la que existía, y son conscientes de que tiene la falla.

En ejecución de la obra en el año 2013, la Sociedad Santandereana de Ingenieros vuelve y le escribe al doctor Leónidas Narváez, ¿doctor Leónidas es usted?, en ese entonces Director del Instituto Nacional de Vías y en febrero 7 del 2013 le dice la Sociedad Santandereana de Ingenieros, entre otros es una carta muy corta, uno de los miembros de la Comisión de Vías de la Sociedad Santandereana de Ingenieros especialista en geotecnia, con reconocimiento nacional ha realizado una visita técnica al sector en el cual se adelantan las obras de la vía sustitutiva que comunica a Bucaramanga con Barranca, y que está siendo ejecutada por Isagén.

“Conocido el informe técnico de la Sociedad Santandereana de Ingenieros, se determinó informar al Invías y a las entidades gubernamentales sobre el estado actual de las obras; en el informe vemos con preocupación las inestabilidades que presentan las obras en construcción, es importante anotar que dicha situación fue advertida por la Gobernación, la Cámara de Comercio, y la Sociedad Santandereana de Ingenieros, en comunicación del 18 de abril del 2011, dirigida al Director de Invías por el Gobernador de Santander encargado, antes del inicio de la ejecución de las mismas hace 2 años como consecuencia del evento registrado en diciembre del 2010 en el cual la ciudad de Bucaramanga y su Área Metropolitana quedó incomunicada con

Barrancabermeja, segunda ciudad más importante de Santander.

En esa oportunidad la Sociedad Santandereana de Ingenieros hizo presentación al Invías, a Isagén, a las autoridades departamentales y nacionales, a los gremios, de los hechos que venían ocurriendo por lo que en este sector desde 1964 advirtiendo que los trazados diseñados por Isagén no se deberían ejecutar como estaban previstos; ante tal situación advertimos del inminente riesgo”. Se lo oficia la Sociedad Santandereana de Ingenieros, en el 2013 al doctor Narváez.

Luego aparece el Instituto Nacional de Vías le oficia a Isagén sobre este oficio. Wilson Antonio Jaime Barbosa y le dice entre otras cosas: “Por todo lo anterior y en aras de las precisiones que merecen los diferentes estamentos públicos y privados que en este momento y ante los acontecimientos relacionados por la Sociedad Santandereana de Ingenieros mencionados en su misiva, que la posición del Instituto en virtud a que no dispone de la logística y el personal necesario para efectuar estudios y análisis aclaratorios, corresponde a proponer y solicitar su invaluable colaboración para que se adelante una mesa de trabajo eminentemente técnica y con la privacidad razonable (había que hacerlo privadamente para no hacer escandalo), a la cual concurren únicamente los expertos de la Sociedad de Ingenieros, la empresa Isagén con sus asesores”.

Lo que quiero reflejar es que estaba más que advertido Isagén por donde iba a transitar o construirse la vía los coluviones iba a seguir afectando la vía de esta manera. Sin embargo, siguió adelante el proyecto, dice Isagén que contrataron un Board de expertos internacionales y que la vía siguió adelante.

El proyecto llegó hasta enero del 2015, en que terminaba el convenio, el primero de mayo del 2015 se hace el acta de entrega de Isagén y de la vía al Invías, al doctor Carlos Alberto García; el Invías recibe la vía y deja un acta en constancia de todas las fallas que aún persisten con el material fotográfico, y las constancias de que Isagén sigue siendo responsable por un sin número de fallas que existen en diferentes puntos críticos, incluido el tema de los túneles; porque los equipos no son los adecuados para atender un incendio, porque siguen existiendo humedades y filtraciones en el túnel, porque en varios puntos críticos se sigue moviendo el talud, porque les falta revestir muchos taludes y ellos se comprometen a que en noventa días darán respuesta e iniciarán los trámites.

Luego viene la entrega del Invías a la ANI, y la ANI concede la ruta. Entonces, aquí tenemos a Isagén que le entrega al Invías, entrega a la ANI, la ANI concede en el 2015 a la Ruta del Cacao que se hace responsable no solo de la construcción de nueve unidades funcionales, sino que le entrega también el mantenimiento y la operación del tramo de Capitancitos al Puente de la Paz, que es la zona

en discusión donde Isagén a hoy no se ha querido hacer responsable.

En diciembre del año anterior vuelve y colapsa el sector, se hace una reunión el 27 de enero de este año a la que asiste Invías, la ANI, la Gobernación, todos consideran que Isagén debe hacer las reparaciones de la vía. Isagén simplemente dice que eso no corresponde ni al diseño, ni a la construcción de la vía; entonces yo presumo que es el cuerpo glorioso que viene y le mueve la tierra a la vía para que se obstruya.

Desde diciembre el transporte de carga no puede circular entre Bucaramanga y Barrancabermeja, hoy no hemos podido cuantificar los daños económicos que está sufriendo no solo el transportador, porque tiene que dar una vuelta de más de 100 kilómetros, sino quienes reciben los insumos por el transporte de esa carga que tiene que llegar con un mayor costo a Barrancabermeja y de lo que sale de Barrancabermeja.

Entonces, hoy nadie responde por la solución al mantenimiento de la vía, la Ruta del Cacao que es la concesionaria dice: a mí me corresponde hacer mantenimiento hasta dos mil metros cúbicos, y es la única que le ha hecho un mantenimiento a hoy por valor de setecientos millones de pesos (\$700.000.000), y cuando cojo y miro el proyecto integral de la concesión, resulta que –ahorita ya cuando toquemos el tema en el debate–, yo sí quiero que me digan por qué insiste la ANI en mantener una ruta en la concesión, que estamos viendo que desde 1964 se está colapsando, que hoy sigue colapsada; pero en las obras de la concesión sigue existiendo la vía sustitutiva y por la vía nueva que son veinticinco kilómetros con dos túneles, tan solo tienen una calzada en doble circulación para decir que por allá va la carga pesada y por debajo van los carros livianos.

Y si van a entregar un diseño de la doble calzada que no se sabrá cuando, pero me parece un poquito irresponsable que la ANI me conteste diciéndome que está consciente de que la vía sigue afectada y que en dos años que le quedan de vigencia a la póliza, que yo aspiro que el doctor Carlos Alberto García ya la haya hecho efectiva o inicien el trámite de hacer efectivas las pólizas a Isagén, en dos años Isagén se despacha porque se acabaron los cinco años de estabilidad de la póliza y vamos en dos años en adelante a tener que cargarle al Fondo de Estabilidad los gastos por el mantenimiento de la vía, y pasarán muchos años para lograr que de verdad exista una doble calzada; porque lo que estamos teniendo es una doble calzada a pedazos con unos pañitos de agua tibia en el sector de La Paz a Lisboa.

Entonces, haciendo una ambientación general del tema yo quisiera, Presidente, que interviniera primero el Alcalde de Barrancabermeja, el doctor Darío Echeverri y luego sí yo le quiero hacer la pregunta muy puntual a los funcionarios, advirtiéndole que el irresponsable de Isagén no hizo presencia en este debate.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien doctor Fredy, organicemos el debate entonces de esta manera, doctor Fredy. Si el único invitado es el Alcalde de Barranca o ¿hay otros invitados?

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Solo el Alcalde de Barrancabermeja.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Bueno entonces, declaremos la sesión informal escuchamos al alcalde, después intervienen los funcionarios, y abrimos el debate.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Perdón, Presidente, una moción de orden, es que con todo respeto no quiero que se alargue tanto en la información de los funcionarios, ya la tenemos; yo quiero que apenas hable el Alcalde de Barranca interpelar y hacer la pregunta muy puntual, sobre las situaciones más que nos cuenten toda la historia. Yo quiero que nos digan cuál es la responsabilidad de Invías en el tema del colapso de la vía, cuál es la responsabilidad de la ANI, cuál es la responsabilidad del señor concesionario de la Ruta del Cacao.

Porque es que si no terminamos en que cada uno cuenta la historia, pero no vamos hallar ningún responsable, ni quién va a quedar para que nos definan los temas, por ejemplo, lo que yo quiero que la ANI me diga es si es cierto que la falla geológica de La Leona atraviesa o no el sector del Túnel de la Paz y de La Sorda, o eso es cuento. Si es cierto que probablemente se construya la doble calzada o la vamos a dejar en una sola calzada de doble circulación. Pero yo por eso quiero hacer las preguntas muy puntuales si lo consideran así, los miembros de la Comisión y los funcionarios.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

¿Quiere la Comisión declarar la sesión informal?

Subsecretaria - Ruth Claudia Saéiz Forero:

Sí señor, Presidente.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra el Alcalde de Barrancabermeja.

Alcalde de Barrancabermeja - doctor Darío Echeverri Serrano:

Buenos días, un saludo muy especial a todos los integrantes de la Comisión Sexta, saludar al paisano citante al doctor Fredy Anaya, a la Representante la doctora Lina y al doctor Edgar Gómez Román y demás miembros de esta Comisión, a los citados y a los invitados.

Primero, agradecerle en nombre de Barrancabermeja, señor Representante, doctor Fredy, esta citación tan importante por un tema que amerita no el interés de Santander como le decía al doctor Fredy Anaya, si no el interés del país. Aquí estamos hablando de la competitividad del país qué es la conexión hacia el Río Magdalena y ese famoso Puerto Seco que algún día va a funcionar entre

Venezuela Maracaibo - Cúcuta - Barranca llegando a Caucasia a Tribugá, pero vemos que nos inquieta, ya no quiero tocar el tema de lo que el doctor Fredy Anaya planteó pero sí permítame ahí unos segundos, porque como santandereanos y quienes vivimos realmente el momento.

Yo hacía parte el gobierno del doctor Horacio Serpa Uribe, como Secretario de Agricultura y meses antes o años antes, esa vía sufrió un gran colapso que duró incomunicado también Barranca con Bucaramanga por mucho tiempo. Y el colapso se presentó porque ahí está una falla geológica conocida como la Leona, y ahí el tema de los coluviones ya había hecho presencia, no solamente años antes durante la historia de los últimos 40, 50 años, si no se veía una tragedia de una magnitud mayor o igual a la que se vivió en diciembre pasado.

Siempre nos preguntamos los santandereanos ¿Por qué razón los funcionarios de turno Invías, el Gobierno nacional, aceptan y le reciben a Isagén esa obra?, ¿por Dios! Todos sabíamos lo que iba a pasar en esa vía sustitutiva, todos los santandereanos colocamos el grito en el cielo, y pedimos que por ahí no pasara esa vía sustitutiva, pero al final de cuentas se terminó recibiendo esa vía con unas cláusulas que hoy estamos pagando los que estamos pagando la situación ¿que afecta esa comunicación? no es el tema Barranca - Bucaramanga, es todo el tema de conectividad también.

Hoy Santander es el departamento más importante en la avicultura del país, producimos el 25 el 28% de todo el sector avícola y ¿por dónde entran los insumos del sector avícola, los cereales a Santander?, entran por esa vía, una parte por el Río Magdalena y otra parte que viene por terrestre, pero entrando precisamente donde está el sector avícola. Ahí hoy tenemos una afectación con unos sobrecostos, unos costos adicionales de más del 50%, hoy el comercio tanto de Barranca-Bucaramanga está siendo afectado enormemente.

El señor Gobernador de Santander ha sido reiterativo en ese proceso, en que se reanude cuanto antes el transporte de carga por esa vía. Yo quiero ahí llamar también la atención porque si ahí estamos ya en ese proceso, la solución que nos habla es la vía sustitutiva que tiene la concesión, la vía que se abre de Lisboa pasando a Santa Rosa y llegando al puente de La Paz o al Puente Sogamoso o al Topocoro, pero esa vía está programada para ser entregada en el 2021 y todo mundo sabemos que en este país la fecha de entrega casi nunca se cumple.

Y entonces Santander, Barranca, Bucaramanga, ese eje económico va a estar condenada que el transporte de carga realmente que mueve la economía de Santander ¿pueda ser utilizado exclusivamente hasta después del 2021?, quién va a asumir esos sobrecostos hoy que afectan al comercio y la industria de Santander, que hay un responsable total Isagén ¡sí! Pero ayer escuchaba la respuesta que le dio el Presidente de Isagén en el programa que entrevistó al doctor García el periodista Yomit

Amat, en una respuesta que yo quedé aterrado, totalmente desobligante.

Le dice al doctor García es que la empresa no es mía, yo no tengo por qué responder, ¿entonces qué va a pasar con Santander?, ¿qué va a pasar con ese eje económico tan importante?, ¿quién va a asumir esos sobrecostos de la industria y del comercio entre el eje tan importante Barranca - Bucaramanga, y no solo estas dos sino Cúcuta también?

Pero quiero aprovechar el momento también para llamar la atención en dos temas que es importante señor Ponente y Comisión Sexta y sobre todo nuestros Representantes de Santander. Es que se requiere Barranca - Bucaramanga, ese eje requiere una vía de doble calzada pero completa ¡completa! no para el 21 que es solamente una calzada entre Lisboa y el Puente de la Paz, esos 21 kilómetros con los dos túneles sino todo el trayecto; ese trayecto de 21 kilómetros va a quedar solamente al año 2021 una calzada con doble dirección.

Y un pecado que se cometió y lo hizo creo que la Agencia Nacional de Infraestructura es que dejaron de incluir un trayecto de 5 kilómetros entre La Virgen y la entrada de Barrancabermeja El Retén, que era la vía de toda la vida, una vía nacional y de El Retén a Barrancabermeja que hay otros 5 kilómetros al punto cero, está en una doble calzada; entonces los que vienen a Barranca que vienen de Bucaramanga cogen una doble calzada, llegan faltando 5 kilómetros, vuelve a una vía de una calzada porque no incluyeron ese trayecto en doble calzada, sino para darle mantenimiento a ese trayecto.

Y dos, que es muy importante es el tema que conocemos doctor García, y yo sé que usted ha trabajado ahí muy duro y que eso es algo que se recibió esa herencia que es el tema de la vía a Yumbo, que une Rancho Camacho con La Virgen y al puente Gaviria, esos 30 kilómetros que van a ser parte de la concesión del cacao, hasta que se entregue totalmente.

Pero una vía hoy que el cierre financiero tiene un faltante de alrededor de ciento sesenta y cinco mil millones de pesos (\$165.000.000.000), una vía que estaba presupuestada por trescientos treinta mil millones de pesos (\$330.000.000.000), y que hoy va a costar por el orden de cuatrocientos sesenta y cinco mil millones (\$465.000.000.000) algo en ese estilo, y el cierre financiero no está garantizado.

Lo que quiere decir que esa doble calzada para llegar a Barranca entre la virgen y Yondó ahí vamos a quedar también sin vía, un trayecto que no se va a poder llegar a Yondó. ¿Por qué es importante esa vía? La vía La Yuma es la que comunica realmente al río Magdalena con la Ruta del Sol, pasando por encima de la Ruta del Cacao ¿y por qué llamo la atención? Es que ya ahí Barranca está girando a convertirse en una ciudad logística, en Barranca hay un puerto de unas condiciones muy grandes donde una firma invirtió quinientos millones de dólares, es uno de los puertos más grandes en agua dulce

de Suramérica, pero hoy ese puerto que ya está prácticamente terminado no tiene conectividad.

Entonces unos inversionistas que hacen una inversión tan grande de quinientos millones de dólares, más otros quinientos millones en barcazas para mover todo el tema de la carga entre Barranquilla y el centro del país hoy estamos sin conectividad y esa es parte de la ruta Bucaramanga - Yondó pasando por Barranca.

Yo quiero dejar ahí, sé del trabajo que viene haciendo Invías en ese tema, pero es muy importante que esa licitación de construcción y ejecución de la vía a Yuma está a cargo de Ecopetrol; a mí me parece que Ecopetrol ya tiene que entregar ese proceso a Invías, no se puede seguir permitiendo que Ecopetrol que no tiene esa función, que tampoco tiene esa experiencia en ese tipo de contratación, este manejando hoy un proyecto tan importante, y se le dio la vía a Yuma, son 30 kilómetros, doble calzada en donde hay plata del Gobierno nacional, de Invías, de la Gobernación de Santander, del municipio de Barrancabermeja y de Ecopetrol una cifra muy alta.

Se cometió un error histórico de creer que la plata de la licitación la podía manejar Ecopetrol y hoy los resultados están que es una vía que debió haber estado terminada hace 3 años, hoy todavía no va ni siquiera por la mitad de esos 30 kilómetros que se programaron y que está por partes en construcción.

Entonces, si no hay esa vía no va a ver esa conectividad, señor Representante Freddy, pero realmente hacia el puerto más importante es el puerto Impala que ya está prácticamente en funcionamiento.

Entonces, hacer ese llamado de atención para mejorar, mire es injusto, acabamos de cumplir 100 años la industria del petróleo en Barrancabermeja ¡100 años!, y en este tiempo Barranca le ha dado al país mil doscientos millones de barriles de petróleo, y su vía más importante de comunicación Barranca - Bucaramanga está como esta. No hay derecho que en cien años que se cumplió el 29 de abril, en donde se han explotado, se han llevado el subsuelo de nuestra ciudad, de nuestro territorio mil doscientos millones de barriles y no tengamos esa vía doble calzada. Con esas riquezas se han pavimentado doble calzadas por todo el país, pero quién ha generado la riqueza está en ese abandono vial.

Ecopetrol en cien años ni siquiera pavimentó su vía para llegar al pozo donde inició la industria del petróleo, que es al corregimiento el Centro, de Barranca a este corregimiento son 22 kilómetros, después de cien años Ecopetrol en esa vía no ha colocado un solo metro de pavimento, ¡ni uno!, y por eso la gran pregunta es ¿para qué entonces el petróleo, para qué seguimos entregando nuestra riqueza? Yo dejo ahí. Mil gracias, señor Representante y señor Presidente.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

¿Quiere la Comisión volver a sesión formal?

Subsecretaria - Ruth Claudia Saéñz Forero:

Señor Presidente, así lo quieren.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Vamos a darle la palabra al doctor Fredy, después a la doctora Lina, no sé si el doctor Édgar quiera también intervenir.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Ahora sí, como entramos formalmente en el debate, la doctora Lina quiere intervenir. Yo quisiera que los funcionarios nos centráramos en el primer tema, lo hiciéramos en dos bloques. El primer tema: el diseño de la responsabilidad de la vía y ¿qué va a pasar con la vía sustitutiva hoy, qué va a pasar en el futuro? El segundo tema que tiene más injerencia con la ANI, qué va a pasar realmente con lo que dice el Alcalde de Barrancabermeja, ¿vamos a tener doble calzada entre Bucaramanga y Barrancabermeja?, ¿o vamos a tener el pedacito de una doble calzada y nos van a arreglar con el diseño, que nos van a dejar el diseño? Entonces, básicamente esos son los dos temas puntuales que queremos tocar.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra la doctora Lina Barrera.

Honorable Representante Lina María Barrera Rueda:

Gracias, Presidente. Yo quiero primero felicitar al Representante Fredy Anaya, porque pienso que esto más que un debate es un llamado al Gobierno nacional, y me alegra mucho que el doctor Leonidas Narváez se encuentre acá, porque en ese entonces cuando se empezó a hablar de la vía sustitutiva que tenía que hacer Isagén usted era el director del Invías, saludar también al doctor Carlos García.

Yo pienso que el doctor Freddy aquí ha hecho unos comentarios o ha traído a esta Comisión unos comentarios muy importantes; donde desde el año 2010 se venía advirtiendo de que esa vía por donde Isagén la había propuesto, no era lo acordado. Y a mí sí me quedan también unos sinsabores de todo este tema, porque eso era desde que el doctor Horacio Serpa Uribe estaba de Gobernador y nosotros con el Representante Édgar Gómez Román, participamos en muchas reuniones que convocó la Cámara de Comercio, que convocó la Sociedad Santandereana de Ingenieros y para mí no cabe en la cabeza, doctor Leonidas y doctor Carlos, cómo es posible que Isagén contrate una firma Ingetec, para que haga los estudios y diseños del trazado de la nueva vía, y que ustedes como Invías no participaron ni de ese estudio, ni de ese diseño, ni de ninguna supervisión a esos estudios y diseños cuando el Instituto Nacional de Vías está para eso, para fijar la política pública en cuanto a materia de carreteras, férrea, fluvial y marítima.

Entonces, ahí hay un sinsabor ¿porque el Invías dejó solo a Isagén en la contratación de esos estudios y diseños, y no estuvo al tanto de que era y no atendió tampoco lo llamados que le hizo la Sociedad Santandereana de Ingenieros?, pero también el doctor Freddy leyó una carta que se le dirigió al Invías donde nuevamente advertían y el Invías

contesta que va a hacer una mesa técnica privada, y ¡oh! sorpresa la Sociedad de Ingenieros, la Cámara de Comercio y hasta el mismo Gobernador cuando se dieron cuenta, fue que el Invías había firmado ya el convenio con Isagén para entregarle la vía y para que empezara a construir esta vía sustitutiva sin tener en cuenta a los gremios como se había acordado, y sin hacer esas mesas técnicas que ustedes propusieron.

Pero también en esa carta que el doctor Freddy leyó acá, queridos compañeros de la Comisión Sexta, el Invías contestó que era que ellos no tenían el personal idóneo en ese momento para poder supervisar esos estudios y diseños, que no tenían la logística para poder estar al tanto; me queda también ahí una gran duda sobre ese tema, si el Invías no tendrá el personal suficiente para revisar esos estudios técnicos que contrató Isagén.

Tercero, también me parece importante y aquí lo dijo el doctor Fredy, o sea ustedes y usted lo dijo anoche doctor Carlos, en la entrevista que le hicieron en CMI que la vi, usted firmó un acta de entrega y es lo único que usted tiene para reclamarle a Isagén, pero el doctor Fredy acaba de decir que esa acta de entrega tiene más de 20 falencias que ustedes recibieron, ¡como recibieron esas vías! y no las quiero enumerar acá porque mejor dicho daría tristeza como el Instituto Nacional de Vías recibe una vía con tantas falencias; sabiendo lo que iba a suceder.

Y entonces, hoy en día ¿quién le va a responder a los santandereanos?, ¿quién le va a responder a Barrancabermeja que muchos recursos le aporta a la Nación?, al presupuesto de la nación, por ser un puerto petrolero, y ayer usted dijo ¡no! estamos mirando a ver dirigiéndole cartas al Presidente de Isagén a ver si responden o no responden. Yo pienso que acá tenemos que ser serios y el Estado colombiano debe darles una respuesta seria y concreta al Departamento de Santander, al Alcalde de Barrancabermeja y a los Congresistas santandereanos. Gracias. Presidente.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra, el doctor Édgar Gómez.

Honorable Representante Édgar Gómez Román:

Gracias, señor Presidente. Yo voy a tratar de ser lo más breve posible, no sin antes felicitar al Representante Fredy Antonio Anaya Martínez, por esta importantísima convocatoria a este debate, que estábamos en mora doctor Fredy, que tuviera una trascendencia nacional; porque pareciera que una problemática tan grave determinada desde el año de 1964, señores de la ANI y de Invías, es decir que esto no es algo que apareció de la noche a la mañana, y lo recordaba ahora la doctora Lina Barrera, cómo, siendo Horacio Serpa nuestro Gobernador, fuimos en múltiples oportunidades convocados por los gremios, por la Cámara de Comercio, por la Sociedad Santandereana de Ingenieros y siempre como decía aquí y lo explicó el doctor Fredy, la gran preocupación en el trazado y el diseño señor

Alcalde, siempre lo fue la falla geológica, y hoy no podemos entender y yo creo que ese debe ser el objetivo del debate doctor Fredy, más que ahora escuchar al Director de la ANI o al Director de Invías dándonos las explicaciones técnicas; es ver como es la presencia de la Procuraduría General de la Nación, de la Contraloría General de la República y yo la extendería incluso a la Fiscalía General de la Nación para que inicien las investigaciones de rigor, para que al final se pueda tener primero la verdad, y segundo, el desprendimiento de la responsabilidad de quienes a pesar de haber sido advertidos, pareciera que esa firma extranjera de tanta capacidad no tuvo a bien tener en cuenta las previsiones que se les hacía de cambiar el diseño y el trazado de esa vía.

Es que quienes la utilizamos a diario ¡ah él que nunca va por allá doctor Iván, no pasa nada! no sabe, pero quienes la usamos a diario y a quienes nos toca persignarnos cuando vamos a pasar, él fue ahora en campaña, por allá se le vio, no sé si iría en avioneta, pero si lo hizo por tierra tuvo que darse cuenta de lo que estamos diciendo, no estamos diciendo ninguna mentira; es decir pasar y estar uno pendiente mirando a qué horas se viene la montaña, eso no es nada agradable, y más que eso como lo decía ahora el doctor Fredy, incalculables los daños materiales al sector empresarial, a la movilidad, épocas de tres y cuatro horas en la vía parqueados, épocas en que la ANI o Invías decía no se abre la vía sino a partir de las seis de la tarde, en la noche no hay tránsito.

Es decir, por encima de cualquier disposición o de cualquier solución aquí tiene que haber señores de la Procuraduría, de la Contraloría, de la Fiscalía responsables, y debe haber una cuantificación a través de la Contraloría General de la República los daños fiscales y los responsables; porque es que aquí en Colombia tenemos que empezar a acostumbrarnos que a cada año y cada año fiscal pues tiene que tener un responsable; porque por eso es que de manera caprichosa a pesar de las advertencias quienes están ostentando el poder en un momento determinado, toman las decisiones que le consideran necesarias sin tener en cuenta una sociedad tan importante, de tan buen nombre a nivel nacional como es la Sociedad Santandereana de Ingenieros, que cuenta ella si con profesionales excesivamente idóneos, que sus conceptos deben ser tenidos en cuenta.

Y es decir que salga hoy la ANI, Invías, los señores de Isagén, que hoy se sienten intocables ¡no!, deberían estar acá, y yo lo conmino doctor Fredy a que los vuelva a citar a la Comisión; ellos están en la obligación de venir a rendir las cuentas que a través de la Comisión, del Congreso, cualquiera que ella sea, así la Sexta sea la especializada en este tema, cualquier Comisión lo puede hacer, y de no hacerlo así de manera voluntaria, a través de la Policía se puede hacer traer a quien hoy oficia como Presidente o Director de Isagén, para que le den las explicaciones necesarias al país.

Yo creo que eso es lo más importante, doctor Fredy de la convocatoria que usted ha hecho a este debate para abrirlo a nivel nacional, al que

nos unimos y sé que toda la bancada doctor Darío, estará atenta a hacerle el seguimiento para que este debate no se quede hoy aquí simplemente en lo que los medios de comunicación puedan decirle al país, sino lo más importante es que las ías al final de las investigaciones puedan determinar quiénes son los responsables y cuáles son las medidas a tomar. Mil gracias, señor Presidente.

Presidente - Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien, mi doctor Édgar. Vamos a darle la palabra al doctor Carlos García del Invías, y después al doctor Leónidas Narváez, de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director Carlos Alberto García Montes:

Muy buenos días, honorables Representantes. Agradeciendo en primer lugar la citación que nos hicieran para este debate de control político, porque es muy importante para el Instituto Nacional de Vías, para el Ministerio de Transporte, para la Agencia Nacional de Infraestructura poder estar aquí con ustedes tratando este tema tan complejo que se viene ejecutando desde hace ya varios años [problemas de audio] teníamos una carretera no concesionada desde la zona de Lebrija hasta el municipio de Barrancabermeja.

Se construía la represa de Hidrosogamoso y se requería por parte de Hidrosogamoso la inundación de aproximadamente 14.6 kilómetros como lo refiriera el Representante Fredy Anaya, para llenar el embalse ¿qué se ha hecho en este tipo de situaciones? porque no es la primera vez que se hace en vías sustitutivas, las tenemos en el Departamento del Huila también, cambio de vías por otras inclusive de mejores especificaciones técnicas a la inicial.

En este caso habían dos propuestas de trazado en el cual una era la que se hizo finalmente de 11.5 kilómetros aproximadamente, que estaba aledaña de la parte superior de la existente y había otro trazado que correspondía a toda una carretera de aproximadamente unos 50 kilómetros de longitud; se tomó la decisión por parte de Isagén de la construcción de la vía de 11.5 kilómetros y se estableció con toda claridad en el convenio que se suscribió con el Instituto Nacional de Vías en el año 2011, las responsabilidades que se tenían con relación a los estudios y diseños y tenemos aquí en la cláusula 2ª en el numeral 2º donde dice: que Isagén adelantará por su cuenta y riesgo directamente o a través de un tercero, el diseño de la vía sustitutiva en el sector de Capitancitos - puente de La Paz; todos los criterios de manejo ambiental en cumplimiento de la normativa ambiental vigente y demás documentos que conforman el marco técnico en el cual se desarrollan los estudios y diseños del Invías, para una vía de una calzada bidireccional considerando el mejor alineamiento para la estabilidad de la vía.

No obstante lo anterior y teniendo en cuenta que el Gobierno nacional tiene previsto un sistema de doble calzada en la vía nacional Bucaramanga - Barrancabermeja, los diseños tenían previsto ese

corredor de doble calzada, pero posteriormente el Gobierno nacional ya en la situación que se estaba presentando y en el proceso de estructuración de lo que era la doble calzada entre Bucaramanga y Barrancabermeja, definitivamente estableció un trazado diferente que más adelante les comentará el doctor Leónidas Narváez.

Isagén deberá revisar los diseños cuando sean necesarios y oportuno con el fin de garantizar las condiciones de estabilidad de la vía, Isagén adelantará por su cuenta y riesgo la construcción de la vía sustituta Bucaramanga - Barrancabermeja en el sector Capitancitos - Puente la Paz, en una calzada bidireccional incluyendo los túneles, viaductos puentes e intersecciones que se requieren, la cual será entregada por Isagén al Invías totalmente terminada y lista para darla al servicio.

Yo quiero referirme aquí, que la vía tiene 11 puntos críticos actualmente; adicionalmente de los problemas de los equipos electromecánicos en el túnel y del puente Caño Seco que tiene un problema de desplazamiento, ¿cuál era la situación y por qué el Instituto Nacional de Vías recibe la vía en abril del 2015? por la siguiente razón, ya la represa se había llenado y había inundado la vía del Invías la vía existente, y entonces eran necesarios, ya no había alternativa, si no la vía sustitutiva y en ese sentido era mejor recibir la vía que encontrarnos frente a una situación de una entidad que tuviera una vía que no recibíamos.

Entonces, nos íbamos a quedar sin carretera, porque de no recibirla ¿por dónde iban a circular los vehículos? si la respuesta final desafortunada de Isagén es no hacer ningún tipo de obras distintas a las que durante dos o tres años estuvo haciendo, que no solucionaban los problemas de inestabilidad que se encontraban en esos puntos críticos.

Por esa razón el Invías recibe la vía, le establece unas condiciones de unas pólizas, esa póliza tiene un valor de siniestro del orden de cuarenta y cuatro mil millones de pesos (\$44.000.000.000), y está amparando 5 años de la duración de la vía, una vez se haya hecho el recibo de la misma que fue en el mes de mayo del año 2015, es decir, esto se extiende hacia el mes de mayo del año 2020. Ya un Tribunal ha fallado en contra de Isagén en términos de las demandas que ellos mismos iban a interponer a sus contratistas, cuando el Tribunal hace referencia que quien definió el trazado de la vía fue Isagén; de manera que asumió el riesgo contractual derivado de tal decisión y cuyos efectos debe soportar.

Isagén asumió la obligación de diseñar las obras, de manera que asumió el riesgo contractual derivado de tal responsabilidad cuyos efectos también debe soportar; que en su condición de diseñador del proyecto debería obrar con la máxima diligencia profesional al seleccionar la alternativa de trazado y el diseño y al elaborar los planos y soluciones de diseño, obrando en consecuencia con la información que ella misma poseía, dado que estaba asumiendo el riesgo contractual derivado del trazado y del diseño.

Isagén dada su calidad de diseñador de las obras debía estudiar con rigurosa pericia, prudencia y diligencia al terreno, en dónde se iba a construir dichas obras para efectos de elaborar los diseños de las mismas y adecuarlos a las condiciones del referido terreno, conocidas por Isagén, entre otros.

Instituto Nacional de Vías (Invías) Director General, Carlos Alberto García Montes:

Entonces, no se configuran elementos propios de un evento eximible de responsabilidad, por cuanto estas afectaciones al corredor sustitutivo eran previsibles, ¿qué era lo que se trata entonces?, de que Isagén durante estos 5 años realizara las obras que tuviera que hacer para garantizar la estabilidad del corredor, y es lo que no está haciendo; la situación se ve agravada en diciembre del año inmediatamente anterior, porque la vía prácticamente queda suprimida, no hay transitabilidad.

El Invías le entrega a la Agencia Nacional de Infraestructura la vía, porque había sido objeto de la concesión, y ahí está también la responsabilidad en el buen sentido que tiene el Gobierno nacional frente a la vía sustitutiva, y frente a la vía anterior, al nuevo diseño en el entendido de que esa vía es una vía del orden nacional, y es una vía que debe permanecer con transitabilidad, transitabilidad que le ha venido dando el nuevo concesionario. Lo que habría que revisar entonces es ¿cómo llevar esa vía a las condiciones de que todo tipo de vehículos puedan transitar sobre el mismo corredor?

Nosotros hemos hecho todos los esfuerzos con Isagén, hemos mandado a un sinnúmero de oficios, en total como 42 oficios, tuve la oportunidad de ir hasta Medellín a hablar con el Presidente de Isagén, y tal como lo relatan los señores Representantes, esa fue la respuesta que me dio el director de Isagén, que él no era el dueño de la empresa y que, por lo tanto, entonces no podía asumir ningún tipo de responsabilidad frente a los requerimientos que el Instituto Nacional de Vías le estaba haciendo, en términos de la recuperación de los 11 puntos críticos, pero ahí hay situaciones todavía mucho más delicadas, porque entre otras, después de una revisión del tema de equipos electromecánicos, ellos tienen que modificar algunos de ellos para colocar en las condiciones óptimas el túnel que está puesto al servicio, lo que ha tenido que hacer el concesionario es ponerle restricción al túnel en términos de la velocidad del diseño, para poder que el túnel opere. Y, la situación del puente es más delicada en el sentido que el problema de desplazamiento se sigue dando, y en ese sentido en un momento dado el puente puede fallar, y se tendrá que hacer entonces una variante que permita garantizar esa transitabilidad de la vía.

Nosotros nos sentimos completamente desconcertados, frente a una entidad del prestigio de Isagén, ni con los peores contratistas del Instituto Nacional de Vías nos suceden estas situaciones, porque entre otras cosas, nosotros establecemos unas pólizas, y hay un procedimiento muy claro cuando se trata de contratar obras a través de las licitaciones públicas

y de la obra pública, pero en este caso lo que se estaba haciendo era sustituir una vía por otra, donde quien contrata las obras y quien hacía los diseños era Isagén.

Yo, quiero rescatar de aquí que la solución está planteada, la solución definitiva está en términos de la concesión, porque finalmente el trazado de la vía ya tiene otro rumbo, otra ladera, y ya, en ese momento, una vez la concesión entre a operar en esa calzada que se está ejecutando, pues, entonces ya el tema de la vía sustitutiva ya no va a ser importante, obviamente, hay que garantizarle la conectividad hacia los municipios de la renta.

Es decir, la parte que corresponde del corredor de la vía entre Lebrija hacia el puente de La Paz, que conecte todos los asentamientos que están localizados sobre el corredor vial, que son asentamientos suburbanos, y adicionalmente los municipios que entran por ese corredor vial, pero en el tramo particular, que es la afectación de los 11.5 kilómetros, es decir, de la zona de la falla, seguramente en un futuro la vía tendrá que ser totalmente abandonada y reemplazada por lo que es el proyecto final de lo que debe ser la doble calzada entre Lebrija y el puente de La Paz.

Pero, mientras tanto, en la ejecución del proyecto, pues nosotros esperábamos que fuera Isagén quien fuera a desarrollar todas las obras, y a garantizar la transitabilidad de la misma, que es una labor que la pueden desarrollar ellos perfectamente, que no le representa un costo mayor en términos de la cantidad de recursos que esa empresa recibe, nosotros, iniciamos ya el proceso jurídico con el propósito de siniestrar la póliza de estabilidad.

¿Qué se prevé entonces?, porque ya nos ha sucedido en otras situaciones, nosotros tenemos que, paralelamente, a las soluciones que ya vamos a plantear, vamos adelantando todo el proceso de siniestro y de demandas contra la empresa Isagén, porque ya vemos que no hay ningún tipo de voluntad, a mí me sorprende mucho también que no concurren a la citación que hace la Honorable Cámara de Representantes, a través de esta Comisión Sexta, de venir aquí y explicar cuáles son las razones o los argumentos que ellos tienen para no hacerle tratamiento a ese corredor vial.

El doctor Leonidas les podrá comentar ahora qué se tuvo previsto por parte del Gobierno nacional a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, para cuándo se terminará el proceso de recibo por parte del Instituto, es decir, en mayo del 2020, si para ese momento el corredor vial que se está ejecutando hoy en día como solución, no solo en la construcción de lo que es este corredor de 4G, sino también como solución definitiva al trazado en una zona de coluviones, que ya como lo refiere la Sociedad de Ingenieros de Santander, pues es un sitio que necesariamente se tendrá que abandonar, porque no hay obras que se puedan ejecutar ahí, se podrían adelantar obras que garantizaran una transitabilidad mientras se ejecutaban las obras.

Por otro lado, de la ladera, que es lo que se está haciendo en el proyecto de 4G. Ahora ¿qué tenemos que hacer? pues, entonces ya, seguir el proceso jurídico contra Isagén, y entrar a analizar con la Agencia Nacional de Infraestructura ¿cómo podemos entrar a solucionar la situación que se presenta hoy en día en esa vía sustitutiva?, con el propósito de garantizarles a los santandereanos, a los municipios de Barrancabermeja, los demás municipios y al municipio de Bucaramanga, y al país, en general, tener una vía en condiciones aceptables de transitabilidad que no esté generando una situación de cierre, que es una situación delicadísima, entre otras cosas, todos los corredores nacionales.

Nosotros sufrimos mucho porque cada vez que se cierra una vía, tenemos que salir corriendo a garantizarle la transitabilidad que es lo que hemos hecho en muchos otros corredores, así sean soluciones provisionales, mientras se tienen los recursos y se ejecutan las obras, para solucionar una problemática que se pueda llegar a presentar en cualquier corredor, y como ejemplo, pongo la vía entre Medellín y Caucasia, el río se nos comió parte de la vía, ya hicimos una variante provisional que garantiza transitabilidad así sea con paso restringido, pero ya estamos haciendo los estudios que nos permitan hacer la obra que garantizará nuevamente una función óptima de este corredor vial.

Eso es en términos de lo que tenemos en el Invías, no haber recibido la carretera, pues, estábamos en una situación peor, porque entonces teníamos una empresa como Isagén, totalmente incumplida, y sin poder ni siquiera responder por la carretera, porque entonces no hubiera podido actuar la Agencia Nacional de Infraestructura a través de su concesionario, y tampoco el Invías si no la tenía a su cargo; es lo que nos está pasando hoy en día con la Ruta del Sol II.

Entonces tenemos un consorcio que tiene procesos en la Fiscalía por corrupción, y nos tocó recibir la carretera sin terminar, etc., pero nos toca asumir la responsabilidad, pero los procesos jurídicos avanzan y las sanciones se tienen que dar, mientras tanto, solucionar el problema para responderle a la comunidad, nos pasó con el puente de La Paz, para no ir muy lejos.

El puente de La Paz tuvimos un contratista incumplido, totalmente incumplido, y nosotros ¿qué tuvimos que hacer?, adelantar todas las acciones jurídicas, pero de manera simultánea sacar nuevos procesos licitatorios que permitieron concluir el puente de La Paz, y los procesos jurídicos en contra del contratista continúan, inclusive, hoy en día; pero ya el puente está construido y está al servicio hace ya varios años, para la comunidad del departamento de Santander.

Esa es la solución que yo veo, no podemos seguir pegados del acta de recibo y de los compromisos que adquirió Isagén por 5 años, porque estaríamos sometidos 2 años más, a una empresa que tiene oídos sordos, que no responde ante las autoridades

nacionales. Miraremos qué caminos desde el punto de vista jurídico podemos hacer, aparte del siniestro de la póliza por 44 mil millones de pesos, y entrar de una vez a trabajar con la Agencia Nacional de Infraestructura, que tiene hoy en día a cargo la vía, para poder entonces responder por las obras que se tienen que ejecutar ahí, para garantizar transitabilidad para todo tipo de vehículos, mientras se ejecutan las obras del proyecto de 4G.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra, doctor Fredy.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Mire, no voy a alargarme en discursos, pero, así como habla el doctor Carlos Alberto García, es que hay que hablarle al país y decirle esas verdades, porque es que no podemos seguir creyendo que vamos a seguir operando por esa vía, hay que cerrar esa vía un día, hay que ser así de claritos, porque es que es inviable geológicamente que siga existiendo, y me gusta, doctor Carlos Alberto que le digamos eso al país.

Segundo. Me agrada mucho la información de que hay que hacer efectivas las pólizas por el siniestro, ¡perfecto!

Tercero. Usted acaba de decirlo, y le quiero sugerir para que lo ahonde más, miremos la alternativa de que se demande a Isagén, porque es el absoluto responsable por el diseño y la construcción, y procurar que compense, y no sé bajo qué mecanismo jurídico indemnizara los recursos, porque él es el responsable de que esa vía no funcione, se destinara a parte de la concesión que tiene la ANI, o sea, es buscar jurídicamente cómo somos capaces de hacerlo de verdad responsable por toda la vía, por encima de los siniestros, porque en 2 años nos olvidamos de los siniestros, pero sí, por lo menos, actuar jurídicamente, usted lo ha dicho y yo también se lo avalo, usted no puede seguir esperando a ver si el señor dentro de un mes contesta que sí, como lo dijo, ahí lo contestó, que sí, que en junio van a mirar una parte de un recubrimiento de unos talud, ahí en la respuesta que él nos da, dice que en junio sí van a iniciar unas obras. Pero yo estoy de acuerdo, hay que hacer efectivas las pólizas y eso es lo que queremos oír y esa debe ser la forma de actuar. Ahora sí, Presidente, era para hacer ese comentario.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien, doctor Fredy. Tiene la Palabra el doctor Leonidas.

Agencia Nacional de Infraestructura - Vicepresidente de Gestión Contractual - José Leonidas Narváez Morales:

Buenos días, Representantes, vengo en representación de la Agencia Nacional de Infraestructura, como su Vicepresidente de Gestión Contractual. No sé si es un hecho suerte para todos que habiéndome tocado como Director General de

Invías el tema de Isagén, me vuelva a tocar dentro de las responsabilidades que tengo en la ANI el mismo problema, y tratarlo de común y de apoyo con el doctor Carlos García, con quien hemos venido trabajando fuertemente este tema desde mi inicio en la Agencia el 10 de enero, porque nos encontramos con el problema que se presentó en el mes de diciembre en la zona de la vía sustitutiva y la afectación que esos derrumbes generaron.

Yo, pienso que es una suerte, porque aquí hay una suma de actitudes y acciones frente a Isagén, pero quiero simplemente tocar algunos temas tanto del Honorable Representante Anaya, como de la Representante, doctora Lina, con respecto a la responsabilidad de convenio. Quiero recordar un punto importante, Isagén fue vendida posteriormente a este proceso, cuando se hizo el convenio era una entidad del Estado, tenía una responsabilidad importantísima con respecto a los diseños y la construcción de la vía sustitutiva, que hoy los nuevos dueños de Isagén tiene que honrar, o si no, lo que ha manifestado el doctor Carlos, hay que seguir con una acción con respecto a las pólizas de estabilidad.

El segundo punto. Es que habiéndose siniestrado la póliza de estabilidad, esto no termina dentro de 2 años, el siniestro ya está planteado, por lo tanto, la responsabilidad de Isagén no termina dentro de 2 años, porque la póliza ya fue siniestrada, y si Isagén no responde, tendrá que responder la póliza tal como lo ha manifestado el Director General del Invías.

Tercero. Cuando yo llegué a Invías en noviembre del 2012, el convenio ya había sido suscrito, nos preocupó mucho a la Ministra Cecilia Álvarez Correa y a mí, el convenio, oímos la Sociedad Santandereana de Ingenieros, los oímos en debates hechos aquí en el Congreso en ese momento, y en reuniones que hicimos en Bucaramanga, y de todo ese cuestionamiento se creó un “board de expertos”, algunos internacionales, pagados por Isagén, para que trabajando conjuntamente con la Sociedad Santandereana de Ingenieros, establecieran los riesgos de los diseños que ya ellos estaban ejecutando, y se definieron unos riesgos.

Ese documento tiene una importancia fundamental ¿por qué?, porque no puede hoy Isagén decir, ¡que sorpresa!, que ahí habían unos elementos de riesgo que ellos no pudieron evaluar, y ellos estaban obligados a evaluar y a solucionar desde el punto de vista de ingeniería, tal como se vio con la comisión de expertos. Yo, me retiré del Invías en 2014, y el acta de recibo, como lo ha explicado el Director Carlos, se hizo en el 2015; y hoy, mucho de lo que se observó, está pasando, y son ellos, Isagén, los que tienen que responder.

Como el tema ha sido ampliamente explicado, con respecto a la vía sustitutiva, por Carlos García, yo no voy a repetir exactamente lo que él ha dicho. Pero me encuentro cuando llego a la ANI, con una estructuración de una concesión entre Yondó - Barrancabermeja y Bucaramanga, que trato de

manera inteligente de solucionar el paso por la vía puente La Paz - Lisboa, en la vía existente.

Le digo al concesionario, “la responsabilidad que usted tiene ahí, es el de mantenimiento de la movilidad, y le estableció una forma de pagar de manera particular, las cantidades de obra que tuviera que hacer”, porque la ANI en su momento conocía la problemática de inestabilidad que había en el tramo que está en la gráfica, pintado de azul, entre puente La Paz - Lisboa.

Eso es lo que hoy nos permite decir que el concesionario ha invertido en el orden de 700 millones, es la cifra para atender los derrumbes y las inestabilidades que se ha presentado, ¿para qué?, para restablecer la movilidad en la vía, pero no para corregir los problemas constructivos y de diseños generados por Isagén. Y esa es la restricción que hoy tenemos, porque Isagén no ha ejecutado las obras que corrijan de manera definitiva y que permitan la movilidad en el tramo de manera segura para la carga, y que genera todos los problemas económicos y de costos a la industria de la zona de Bucaramanga y de Barrancabermeja, eso es una realidad, pero la responsabilidad de la ANI y de la concesión, no va más allá de que en el caso de que hayan efectos de inestabilidad, restablecer la movilidad, porque estaban convencidos en el momento de la estructuración, de que Isagén respondería, como se comprometió a ejecutar las obras.

Ahí tenemos problemas graves con el túnel, problemas con el puente de Caño Seco y las zonas de inestabilidad, y obras que no se han terminado, que han mantenido por más de 6 meses cerrado un carril de la vía, situación que es absolutamente inadecuada para una condición de país, y cuando yo decía, jocosamente, que con un día, ¡con un día!, de venta de energía de Hidrosogamoso se podrían hacer las correcciones de lo que pasa. Hidrosogamoso plantado en el centro de Santander, en los territorios de Santander, como Isagén no puede desconocer que esa riqueza que se está generando ahí no tiene como retribuirse, sino arreglando y manteniendo de manera operativa la vía, mientras se construye la vía real y sustitutiva.

Eso lo digo aquí, eso se los dije a los funcionarios de Isagén con quienes estuvimos, con el doctor García, en una reunión que me parece que no es un valor importante para esta firma, asumir de manera definitiva las inversiones que tienen que hacer, hoy, es una firma particular, porque fue vendida.

Teniendo en cuenta esto, con respecto a la vía sustitutiva, ¿qué pasa con el resto de la concesión? El resto de la concesión es una inversión entre “CAPEX y OPEX”, o sea, entre costos de construcción y de mantenimiento de 2.7 billones de pesos, de los cuales 1.3 billones de pesos se van a invertir en la vía que sustituye la vía inestable entre puente La Paz y Lisboa, pasando por Santa Rosa, o sea, una vía que parte de puente La Paz, va a Santa Rosa y llega a Lisboa.

Esa inversión ahí, con dos túneles, con una serie de viaductos, en una condición de vía de calzada sencilla de direccional, tiene un costo de 1.3 billones de pesos dentro de la concesión, o sea, eso es una realidad, yo no puedo decirles aquí a ustedes Honorables Representantes, y al país, que se va a solucionar de una vez una doble calzada, lo que tengo que decir es que ahí hay una realidad, es una inversión de una vía, que va a tener características totalmente diferentes a la que hoy conocemos entre puente La Paz y Lisboa, que es una vía que va a operar a 80 km/h, que se desarrolla por una zona estable, que no va tener los problemas de cierre y de incomunicación, casi que permanentes que estamos teniendo en la vía antigua, va a sustituir 14 km, 14.6 km por 26.3 km, pero en unas condiciones de operación que hace que el tiempo sea menor al que hoy están operando los vehículos en 14.6 km, y deja la franja de terreno y el diseño para que se siga avanzando en una segunda calzada.

Lo que puede pasar, y lo digo con dolor de patria, es que invirtamos como se ha invertido en la vía Yuma, y tenemos el desarrollo de dos calzadas en algunos tramos que no están llegando a ninguna parte, como lo decía el señor alcalde Barrancabermeja, si los recursos son para una calzada, asegurémonos de que los recursos de esa calzada se inviertan, y a finales de 2020, o al inicio de 2021 tenemos una solución real para Santander que cambie la comunicación entre Bucaramanga y Barrancabermeja.

La concesión arranca en Lebrija y va en doble calzada hasta Lisboa, se desarrolla entre Lisboa y Santa Rosa en puente La Paz, en calzada sencilla, pero continúa en doble calzada entre puente La Paz y La Fortuna en doble calzada, ahí empata La Fortuna - Lebrija, que forma parte de la antigua ruta del sol, y luego va de la Lizama hasta La Virgen en doble calzada, como dice el alcalde de Barranca, de La Virgen al Retén que va en calzada sencilla, es una longitud de aproximadamente 5 a 6 kilómetros, y luego ya empata con Barrancabermeja.

Esta concesión tiene un tramo que ya se llevó a nivel de terminación adecuada, que es Yondó al puente Gaviria, y luego tiene un tramo que es puente Gaviria - La Virgen - Rancho Camacho que es la vía Yuma, a la cual hacía referencia el alcalde de Barrancabermeja, y que se le entregará a la concesión en el momento en que termine, y ahí me parece que hay que tomar una acción, para mirar qué tipo de recursos se tendrían que invertir en el próximo año, de tal manera que la vía pueda ser terminada y entregada a la concesión. Esta es la realidad.

Pero la realidad es que estamos teniendo todos los tramos en doble calzada, menos el tramo nuevo que sustituye el tramo de puente La Paz a Lisboa, abandona de alguna manera esta vía tortuosa, no se puede anular, allá hay comunidades que se han desarrollado con el tiempo alrededor de la vía y que van a necesitar seguir teniendo la movilidad, y hay que asegurarles esa movilidad, pero el tráfico de carga, el tráfico liviano, el tráfico nacional, el tráfico

que comunica a Arauca con el occidente a través de esta vía, se va a movilizar por la nueva vía que tiene que ser terminada hacia finales de 2020-2021.

En eso está claro de la concesión, tenemos un concesionario que está trabajando, que está ejecutando las obras, las visitas que ustedes hacen pueden verificar, y en el tramo nuevo, los portales del túnel, ya arrancó, estamos empezando, esa es la ruta crítica, y se está empezando por el túnel en el tramo nuevo. Yo pienso que aquí, es decir, con el espíritu que el Representante Anaya ha manifestado, que vamos exactamente a lo que va a pasar y a lo que estamos haciendo hoy, y al futuro. Representante, lo otro está en las respuestas que hemos dado, espero haber contestado sus preguntas, Representante. Muchas gracias.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien, doctor Leonidas. Tiene la palabra el doctor Fredy.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Dos inquietudes frente al tema, doctor Narváez. En la de Barrancabermeja a la Lizama ¿sólo de La Virgen a la Lizama va en doble calzada?, y de La Virgen a Barrancabermeja ¿simplemente es mantenimiento, es reparación?

Agencia Nacional de Infraestructura, Vicepresidente de Gestión Contractual, José Leonidas Narváez Morales:

Sí, de acuerdo, de La Virgen a la Lizama, lo que quiero es mirar la longitud, son 21 kilómetros. De La Virgen el mantenimiento de la vía son 6 kilómetros, o sea, ahí le pongo en contexto de la realidad, 21 kilómetros de Lizama a La Virgen quedan en doble calzada, y en mantenimiento quedan 6 kilómetros...

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

¿No sería coherente que tuviera la doble calzada hasta Barrancabermeja?

Agencia Nacional de Infraestructura, Vicepresidente de Gestión Contractual, José Leonidas Narváez Morales:

Claro, la vía no termina con el contrato de concesión, yo creo que estos son pasos para seguir y para que se complete; lo que entiendo de esta limitación, son limitaciones presupuestales y de estructuración de la concesión, pero eso no significa que una vez se cumplan los términos de ley, que son 3 años, la concesión pueda ser ampliada si el tráfico crece y si las condiciones económicas lo permiten. Pero hoy tenemos unas realidades claras de la Lizama a La Virgen, 21 kilómetros son doble calzada, nos quedan de La Virgen al Retén en calzada sencilla con mantenimiento, pero eso no limita a que en un futuro próximo se puedan conseguir los recursos para esos 6 kilómetros.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

En costos de puente La Paz a Lisboa por Santa Rosa, ¿cuánto valdría la segunda calzada?, lo mismo que vale...

Agencia Nacional de Infraestructura, Vicepresidente de Gestión Contractual, José Leonidas Narváez Morales:

No, si hablamos a unos pesos constantes, estos 1.3 billones están incluyendo la construcción y el mantenimiento, el mantenimiento está en el orden de un 30%, un 40%, es decir, que uno pensaría que esto podía estar del orden de unos 700 mil millones de pesos, lo que sería a costos de origen del contrato la construcción de una segunda calzada entre puente La Paz - Santa Rosa y Lisboa.

Honorable Representante, Fredy Antonio Anaya Martínez:

Una última pregunta, a título de información. doctor Narváez ¿es cierto que existía una alternativa de este sector de puente La Paz- Santa Rosa - Lisboa que sin los túneles era 6 kilómetros más largo pero no incluía ningún costo y podía ir en doble calzada?

Agencia Nacional de Infraestructura, Vicepresidente de Gestión Contractual, José Leonidas Narváez Morales:

No lo conozco, y hasta la información que he tenido no me ha aparecido dentro de la información esa situación. El túnel ahorra una longitud, el túnel es conveniente desde el punto de vista de estabilidad ambiental, los túneles tienen un efecto ambiental, no generamos unos cortes importantes en la zona más escarpada de la vía, independientemente de que la construcción puede que salga más barata, los problemas de mantenimiento en el tiempo y de afectación del medio ambiente son mucho mayores y esos costos hay que tenerlos en cuenta cuando está uno estructurando un proyecto.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Ya para finiquitar, Presidente. ¿Cuándo podemos tener la vía abierta entre Capitancito y puente La Paz para el tráfico normal?, ¿alcanzamos este año a tener esta respuesta?

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director General, Carlos Alberto García Montes:

Nos toca, entonces, Representante, iniciar un trabajo conjunto del Invías con la ANI, porque ya, digámoslo así, yo creo que hoy, el día de hoy, a través de este debate que se está haciendo en la Cámara de Representantes, en esta Comisión Sexta, prácticamente es, yo creo, por parte del Instituto Nacional de Vías, ya no más, no más a la espera que Isagén nos siga diciendo a través de comunicaciones que no va a asumir esa responsabilidad, y seguir con el proceso jurídico, y empezar entonces a trabajar ¿qué alternativas?, para garantizar ese paso de vehículos de carga sobre el corredor.

¿Cuál es la limitación que hay hoy en día en términos del paso de vehículos de carga?, el puente de Caño Seco, ese es el que está limitando, el puente de Caño Seco; nosotros, lo demás, digamos, podrían pasar los vehículos de carga con pasos restringidos, habrá que mirar también los sitios donde la vía está de un solo carril, está restringido porque tampoco ha habido acción de Isagén, y en ese sentido tendríamos que revisar de qué manera se puede hacer la intervención en el puente, de tal manera que se permita nuevamente el paso de vehículos de carga, pues tendríamos que hablar con la ANI, o si no, ya digamos, apropiarse recursos en el presupuesto del Instituto Nacional de Vías, para adelantar esas obras que garanticen el paso de los vehículos.

Yo quisiera como separar dos tramos de la vía existente, el tramo de los 11.5 kilómetros, que es sobre la zona del coluvión, inclusive hay unos kilómetros más hasta llegar a una zona que se denomina La Leona, ¿cierto?, eso se perderá en el futuro cuando ya se tenga resuelto, ¿qué quedaría?, quedarían los dos túneles que permitirían acceder para zona turística a la represa Hidrosogamoso, de ese lado; y por el otro, sí mantener como lo dice el doctor Leonidas, el corredor existente que está sobre zona estable, la parte que está en el corredor estable, y que es en los sitios donde hay viviendas, que es una zona suburbana, y adicionalmente esta la vía que entra a la renta, que entran todos estos municipios, esa vía debe permanecer abierta, pero ya con un carácter diferente, es decir, ya no sería una vía del orden nacional, sino una vía del orden departamental, porque la vía principal, como lo reseña el doctor Leonidas, pues está pasando por zonas estables, de acuerdo con los trazados de esta concesión.

Agencia Nacional de Infraestructura, Vicepresidente de Gestión Contractual, José Leonidas Narváez Morales:

La pregunta del Representante Anaya, yo quisiera manifestarle lo siguiente; la forma como se estructuró la concesión para trabajar el tramo actual de puente La Paz - Lisboa, permitiría que el concesionario ejecutara unas obras que no están previstas hoy dentro del proyecto, porque han aparecido por las afectaciones de la inestabilidad geológica. Pero hoy, aquellas obras que representan una responsabilidad de Isagén, no podrán ser utilizadas hasta tanto la póliza y la compañía de seguros, o Isagén, reconozcan su responsabilidad y actúen, pero una vez que la compañía de seguros reconozca su responsabilidad, el concesionario podría entrar a hacer la reparación, es decir, esto no puede ser indefinido en el tiempo, doctor Carlos, esto va a tener una solución seguramente muy rápidamente en la medida en que avance el Invías con la afectación de la póliza.

Porque yo he encontrado en lo que llegué a la concesión, una fortaleza en esa forma como se contrató, para que el concesionario ruta del cacao pueda garantizar la movilidad en este tramo, mientras termina.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien. Tiene la palabra el doctor Víctor Correa.

Honorable Representante, Víctor Javier Correa Vélez:

Muchas gracias, señor Presidente. Para el representante Fredy, felicitaciones por el debate, creo que esto es lo que esperan las personas de este tipo de comisiones, yo he recorrido esta vía... Santander, pero he pasado por ella unas 5 o 6 veces en los últimos 4 años, y aduce el estado lamentable en el que se encuentra.

Lo que sí no me sorprende, Director, es que Isagén no estuviera presente acá, y tampoco me sorprende que no responda, eso lo habíamos advertido previo a la venta de Isagén, estábamos entregando un recurso estratégico de la Nación, y si eso está pasando con una vía que no representa sino un día de venta de Hidrosogamoso, ¿qué podemos esperar del comportamiento de esta empresa frente a la función social tan importante que desarrolla la generación de energía para el país?

Ojo, es que le entregamos un activo muy importante de los colombianos, una empresa que tiene que ver con la generación de energía, una empresa que tiene grandes cantidades de agua de los colombianos, que tiene grandes territorios, bosques, una empresa gigantesca, se la entregamos a actores y agentes extranjeros en un proceso, además, poco transparente, recuerden que esto terminó en un debate de control político en el Senado de República, y con una intención de moción de censura que no fue adecuadamente debatida, a mí parecer, esas son las consecuencias.

Lo que pasa es que veo que a veces muchos de nuestros gobiernos no evalúan cuáles son los impactos de agachar la cabeza como lo vienen haciendo desde hace tantísimo tiempo, no nos pusieron aranceles ahora para el acero colombiano y para otros metales en el marco, por fuera de lo que está estructurado en el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, y la respuesta fue no nos vamos a poner de machitos ahorita, eso es lo que pasa cuando asumimos este tipo o tomamos este tipo de decisiones por fuera del interés nacional.

Yo, por supuesto, conmino y me parece muy bien la ruta que va a seguir Invías y la ANI, de presentar todas las acciones jurídicas del caso, para demandar y que respondan por lo que tenían que responder, pero ese no era el proceder esperado; quizás si fuera una empresa del Estado estaríamos en otra situación, pues, internamente las exigencias serían de otro carácter, y la responsabilidad de la empresa frente al país sería otra, hoy la responsabilidad de la empresa es con ellos y sus ganancias, porque es un actor privado, buscando hacer plata, que en últimas para eso están este tipo de sectores tan estratégicos, este tipo de empresas tan estratégicas no se deberían entregar, no hay que seguir haciéndolo.

Frente a las concesiones viales. Yo creo que también lo había advertido, en el caso de un par de debates que se hicieron, o de constancias que se hicieron en la plenaria, frente a los peajes de Urabá, y todo lo que está pasando con la comunidad ahí, y toda la indicación que generan muchos políticos del territorio con toda razón, pero uno no puede venir a impulsar el modelo de las concesiones, y después quejarse por las consecuencias.

Obvio, cuando se estructuran este tipo de concesiones, se estructuran bajo la rentabilidad financiera y el beneficio económico del concesionario, sino no sería viable, no bajo la utilidad pública o la utilidad social que puede tener cierto tipo de infraestructuras, esto pasa, por ejemplo, en el caso de la vía que se plantea a Barrancabermeja, las últimas dobles calzadas, claro, no da la estructuración financiera, la situación financiera frente al concesionario, pero la lógica del interés público hace un llamado a otra cosa, y es que tendría que haber sido la doble calzada hasta allá.

Simplemente dejo ese llamado, porque muchos de ustedes van aquí a continuar en la Comisión, y pues tendrán que estar atentos a cuál va a ser el comportamiento de empresas como Isagén y cómo tendrá que ser el desarrollo de la infraestructura del país en las décadas venideras. Muchas gracias.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra la Representante Lina María Barrera.

Honorable Representante Lina María Barrera Rueda:

Gracias, Presidente. Acá lo ha dicho claro el Representante Víctor Correa, Isagén se vendió, supuestamente, para financiar todos estos proyectos de infraestructura, y hoy estamos viendo acá que no está siendo responsable con uno de esos grandes proyectos. Doctor Carlos, a mí sí me preocupa, porque el doctor Leonidas dice que el concesionario no puede intervenir la vía hasta tanto no se declare un siniestro o no sea como latente la problemática, y que Isagén no puede; entonces aquí nadie le va a responder a Barrancabermeja, nadie le va a responder a Santander.

Yo sí creo que independientemente de que haya una póliza, esa póliza está por 44 mil millones de pesos; usted sabe cómo son las reclamaciones a las compañías de seguros, ellos buscan la manera para no pagar el siniestro, entonces usted no puede esperar, y ellos van a buscar dilatar lo que más puedan en el tiempo, una recomendación, no soy abogada ni mucho menos, pero usted revise de qué manera, no solo se le hace la reclamación a través de una póliza por un convenio firmado entre ustedes e Isagén, sino también, cómo se empieza y se hace una demanda judicial frente al incumplimiento de ese convenio.

O sea, yo pienso que las dos cosas deben ir andando al tiempo, ¿para qué?, para que si la compañía de seguros dice, no, es que eso no es un siniestro para

mí, usted tenga el plan B, de la demanda judicial y pueda reclamar, y así a la ANI o el concesionario pueda también responder o hacer algo, pero no podemos dejar en un limbo acá a Barrancabermeja, a Bucaramanga y al departamento de Santander, que nadie le puede meter mano hasta que no pase algo, o hasta que la póliza no se siniestre, o hasta que una demanda judicial a través de un juez diga que sí, Isagén debe responder.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Tiene la palabra el Representante Atilano Alonso Giraldo.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muchas gracias, Presidente. Un saludo cordial al doctor Carlos García, al doctor Leonidas, a todos los asistentes. Fredy, mi reconocimiento al trabajo tan acucioso en estos debates de control político, y la explicación, la verdad no conozco esa vía, pero muy buena explicación, pero hay varias cosas [Problemas de audio].

Me llama la atención, aquí hay que hacer reflexiones, la primera:

Permitir construir una vía con todas esas fallas y advertidos por especialistas, a mí eso me llama la atención, el Estado dejando construir vías en esas condiciones, la primera instancia, diría uno, será que no [Problemas de audio], pero hoy cuando se entrega una concesión bien importante, donde aparentemente lo que he escuchado es que no tiene [Problemas de audio], dejar construir una vía con todas esas situaciones difíciles que hoy tiene, y advertido, porque creería doctor Anaya... la Sociedad de Ingenieros.

Segundo. Me llama la atención, oiga, recibir una vía, una obra en esas condiciones, claro, me imagino que tenía el afán de que se recibiera esa obra para poder vender Isagén [Problemas de audio].

Ahora viene otra reflexión, la póliza [Problemas de audio], esos 40 mil millones realmente es lo que vale el nuevo trazado, yo le reconozco que le estén buscando soluciones, debe ser así, hay que buscar las soluciones, ¡perfecto!, pero yo creo que aquí no se puede alcahuetear, aquí el Estado me parece que tiene que ser enérgico, fuerte y exigir lo que tiene que exigir, todos los problemas que han causado por una vía totalmente inestable, y si hay otro trazado, pues me parece...

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien. Siga doctor Guevara.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, Presidente. Solamente dos preguntas y refiriéndome a las inquietudes del doctor Atilano, uno no entendería como se permite la construcción de una vía de esta categoría, prácticamente en virtud de una compensación en un megaproyecto energético

del país, se afecte un centro de producción, no solamente de petróleo, sino de que a sabiendas, digamos, de que hay unas inversiones cuantiosas para Barrancabermeja, cómo van a inundar sin tener ya la vía alternativa construida, aprobada, doble calzada, en ese momento Isagén era del Estado, pero en virtud de eso se firmó el convenio, uno no entendería como un día la recibe en esas condiciones la concesión.

Me preocupa ahora que el concesionario diga, no, excúsenme, pero ustedes representaron en una modelación un flujo determinado de vehículos por esta zona, y me va tocar demandar al Estado porque hay perjuicios económicos en virtud de esta concesión, eso se volvió prácticamente un caos financiero para este proyecto.

Y, en segundo lugar, uno se preguntaría, poniéndose en el papel de Isagén, yo ya cumplí, ya me recibieron la vía, hay unas pólizas, que cumplan esas pólizas, pensaría uno, yo no tengo porque asumir consecuencias a futuro, me gustaría que eso lo precisaran ahora, ¿cómo fue la entrega de esta obra?, y si se tomaron en cuenta posibles eventos a posteriori que pudieran prácticamente hacer inviable esta vía como hoy está, hoy es prácticamente inviable, si no se hacen esas intervenciones, pues la vía no va a poder funcionar.

Y, en segundo lugar, si Isagén no responde, ¿cuál es el camino?, y ¿por cuánto sería el valor de esa demanda?, ¿por cuánto sería el valor que se requeriría para poder asumir el Invías la construcción?, porque tengo entendido que ese tramo está concesionado digamos, pero el concesionario tampoco ha recibido, y dice, no puedo invertir hasta que no se hagan estas obras, ¿por cuánto sería ese valor de esos sobrecostos para poder tener finalmente este trayecto?, que es supremamente importante, no lo he recorrido, pero tengo muchos amigos allá en Barrancabermeja, me dicen, eso es imposible, véngase mejor por trayecto aéreo, hoy está bloqueado, hoy llovió, hay derrumbes, en fin. Me gustaría que se precisaran esos aspectos. Muchas gracias.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien. Si ya todos dejaron sus inquietudes, dejamos al Gobierno para que responda las inquietudes y cerraríamos el debate.

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director General, Carlos Alberto García Montes:

Voy a responderle a la Representante Lina María Barrera; no es la primera vez que nos suceden situaciones como estas [Problemas de audio], y por eso hay experiencias de cómo se deben resolver los problemas, ya la Procuraduría General de la Nación, en el caso de [Problemas de audio], del puente La Paz, nos advertía hacia el año 2012, que nosotros teníamos que avanzar con las demandas, pero no podíamos [Problemas de audio], en ese sentido la... con el requerimiento de la Procuraduría General de la Nación, el Instituto Nacional de Vías apropió los recursos, sacó proceso licitatorio y culminó la

construcción del puente [Problemas de audio], mientras los procesos jurídicos avanzaban de manera paralela.

Esta es la situación que se va a presentar seguramente en este caso, se va a hacer el siniestro de las pólizas, se va a hacer el proceso de la demanda, pero a la vez, si no es a través de la [Problemas de audio], en el Plan Nacional de Desarrollo que está vigente, nos autorizó [Problemas de audio... sin audio].

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

... El periodo de gobierno, y mirar muy bien las obras [Problemas de audio], la Ruta del Sol tendría graves problemas... Por lo tanto, hay mucho trabajo por hacer allá en el nororiente colombiano, y un gobierno que ha puesto tanto interés en la infraestructura de nuestro país, es importante que en el nororiente colombiano se entreguen estas obras con la menor problemática posible.

En el día de mañana, hay una audiencia pública invitada por el doctor Héctor Javier Osorio, a las ocho de la mañana (8:00 a. m.), sobre la financiación de la educación superior, es importante que la Comisión haga presencia, se va a hacer acá en el recinto de la Comisión Sexta, este es un tema que se ha debatido mucho en esta Comisión, y es de trascendental importancia.

Siguiente punto, señora Secretaria, para dar por culminada la sesión en el día de hoy.

Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:

Lo que propongan los honorables Representantes.

Vicepresidente, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Damos por terminada esta sesión, y los convocamos en el día de mañana, para las ocho de la mañana (8:00 a. m.).

Muchas gracias a todos.

Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:

Siendo la una y cinco de la tarde (01:05 p. m.), se termina la sesión. Feliz tarde.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:
Siendo la una y cinco de la tarde (01:05 p.m.), se termina la sesión. Feliz tarde.

WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA
Presidente

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZÓN
Vicepresidente

RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria