



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° 604

Bogotá, D. C., viernes, 5 de julio de 2019

EDICIÓN DE 50 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 PRIMERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 49 DE 2019

(mayo 14)

Sesiones Ordinarias

Legislatura 2018 – 2019

En Bogotá, D. C., el día martes 14 de mayo de 2019, siendo las 10:31 a. m., se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones de la misma “Roberto Camacho Weverberg”, previa citación. Presidida la Sesión por su Presidente el honorable Representante *Gabriel Santos García*.

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

Presidente:

Buenos días para todos, señora Secretaria sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Sí señor Presidente, siendo las 10:31 de la mañana procedemos con el llamado a lista.

Contestaron los siguientes honorables Representantes:

Albán Urbano Luis Alberto

Arias Betancur Erwin

Burgos Lugo Jorge Enrique

Deluque Zuleta Alfredo Rafael

Díaz Lozano Élbort

León León Buenaventura

Matiz Vargas Adriana Magali

Pulido Novoa David Ernesto

Restrepo Arango Margarita María

Rodríguez Contreras Jaime

Sánchez León Óscar Hernán

Santos García Gabriel

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Uscátegui Pastrana José Jaime

Vallejo Chujfi Gabriel Jaime

Villamizar Meneses Óscar Leonardo

Señor Presidente la Secretaría le informa que se ha conformado quórum deliberatorio.

Con excusa adjunta la honorable Representante:

Robledo Gómez Ángela María

Presidente:

Señora Secretaria sírvase leer el Orden del Día.

Secretaria:

Sí señor Presidente:

HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL

Sesiones Ordinarias

Legislatura 2018 - 2019

Salón de Sesiones de la Comisión Primera

“Roberto Camacho Weverberg”

ORDEN DEL DIA

Martes catorce (14) de mayo de 2019

10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación e Invitación a Funcionarios**Citados:**

Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*

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

Director General ANLA, doctor *Rodrigo Suárez Castaño*

Gerente Concesión CCFC S. A., doctora *María Margarita Botero de Duque*

Gerente General Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S., doctor *Juan Manuel Méndez Pira*

Invitados:

Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte*

Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, doctora *Nancy Valbuena Ramos*

Alcalde Municipal Facatativá, Cundinamarca, doctor *Pablo Emilio Malo García*

Alcalde Municipal Choachí, Cundinamarca, doctor *Álvaro Gutiérrez Pardo*

Alcaldesa Municipal La Calera, Cundinamarca, doctora *Ana Lucía Escobar Vargas*

Alcalde Municipal Guasca, Cundinamarca, doctor *Miguel Arturo Garavito Díaz*

Alcalde Municipal Cáqueza, Cundinamarca, doctor *Guillermo Gutiérrez Cruz*

Alcalde Municipal Guatavita, Cundinamarca, doctor *Robeth Peña*

Tema: Problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón)–Facatativá–Los Alpes a la altura de Cartagenita (Facatativá) y a los problemas en las obras del Proyecto de Concesión Corredor Perimetral de Oriente. Propositiones número 18 y 21, presentadas y aprobadas en esta Célula Legislativa y suscrita por los honorables Representantes *Óscar Hernán Sánchez León* y *Buenaventura León León*.

III

Discusión y votación de Proyectos en Primer Debate

1. Proyecto de Acto Legislativo número 377 de 2019 Cámara, “*por el cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia*”.

Autores: honorables Representantes *Juan David Vélez Trujillo, Alejandro Carlos Chacón Camargo, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Jaime Armando Yepes Martínez, José Vicente Carreño Castro, Astrid Sánchez Montes de Oca, Abel David Jaramillo Largo, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Eneiro*

Rincón Vergara, Neyla Ruiz Correa, César Eugenio Martínez Restrepo, Héctor Javier Vergara Sierra, Jaime Felipe Lozada Polanco, Gustavo Londoño García, Anatólio Hernández Lozano.

Ponente: Honorable Representante *José Jaime Uscátegui Pastrana*

Proyecto Publicado: *Gaceta del Congreso* número 214 de 2018

Ponencia Primer Debate. *Gaceta del Congreso* número 260 de 2019

2. Proyecto de Acto Legislativo número 352 de 2019 Cámara, “*por medio del cual se modifica el artículo 34 de la Constitución Política, suprimiendo la prohibición de la pena de prisión perpetua y estableciendo la prisión perpetua revisable “en memoria de Gilma Jiménez”.*”

Autores: Honorables Representantes *Martha Patricia Villalba Hodwalker, Jorge Enrique Burgos Lugo, Erwin Arias Betancourt, Alonso José del Río Cabarcas, Élbort Díaz Lozano, Erasmo Elías Zuleta Bechara, Harold Augusto Valencia Infante, Mónica Liliana Valencia Montaña, Óscar Tulio Lizcano González, Salim Villamil Quessep, Harry Giovanni González García, Adriana Magali Matiz Vargas, José Eliécer Salazar López, Faber Alberto Muñoz Cerón, John Jairo Hoyos García, Norma Sánchez Hurtado, Teresa de Jesús Enríquez Rosero, Alfredo Ape Cuello Baute, Emeterio José Montes de Castro, Jaime Felipe Lozada Polanco, Yamil Arana Padauí, José Luis Pinedo Ocampo, Néstor Leonardo Rico, Kelyn González Duarte, Milene Jaraba Díaz, Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Germán Alcides Blanco Álvarez, José Élver Hernández Casas, José Gabriel Amar Sepúlveda, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Félix Alejandro Chico Correa, Eloy Chichi Quintero Romero* y los honorables Senadores *Maritza Martínez Aristizábal, Eduardo Pulgar Daza.*

Ponentes: Honorables Representantes *Jorge Enrique Burgos Lugo –C-, Harry Giovanni González García, Erwin Arias Betancur, Álvaro Hernán Prada Artunduaga, Adriana Magali Matiz Vargas, Juanita María Goebertus Estrada, Carlos Germán Navas Talero, Ángela María Robledo Gómez y Luis Alberto Albán Urbano.*

Proyecto Publicado, *Gaceta del Congreso* número 173 de 2019

Ponencia Primer Debate (1ª vuelta). *Gaceta del Congreso* número 326 de 201

Ponencia Primer Debate Archivo, *Gaceta del Congreso* número 321 de 2019 honorable Representante *Carlos Germán Navas Talero.*

Ponencia Primer Debate Archivo, *Gaceta del Congreso* número 321 de 2019 honorables Representantes *Juanita Goebertus, Ángela Robledo y Luis Albán.*

3. Proyecto de ley número 225 de 2018 Cámara, por medio de la cual se establecen mecanismos institucionales eficientes para la atención de los procesos de violencia intrafamiliar y se fortalece la capacidad institucional de las comisarías de familia.

Autores: Honorables Representantes Buenaventura León León, Juan Carlos Wills Ospina, Armando Antonio Zabaraín D'Arce, Alfredo Ape Cuello Baute.

Ponente: Honorable Representante Buenaventura León León.

Proyecto Publicado: *Gaceta del Congreso* número 905 de 2018.

Ponencia primer debate: *Gaceta del Congreso* número 1159 de 2018.

4. Proyecto de ley número 228 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica el Artículo 152 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y se dictan otras disposiciones.

Autor: Honorable Representante Eloy Chichi Quintero Romero.

Ponente: Honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado.

Proyecto Publicado: *Gaceta del Congreso* número 906 de 2018.

Ponencia primer debate: *Gaceta del Congreso* número 1013 de 2018.

5. Proyecto de ley número 353 de 2019 Cámara, por la cual se dictan disposiciones sobre prevención, declaración y sanción de las situaciones de conflicto de intereses.

Autores: Honorables Representantes Carlos Germán Navas Talero, María José Pizarro Rodríguez, Ángela María Robledo Gómez, Juan Carlos Losada Vargas, Élbort Díaz Lozano, Jorge Méndez Hernández, Luis Alberto Albán Urbano, Édgar Alfonso Gómez Román y el honorable Senador Germán Varón Cotrino.

Ponente: Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero.

Proyecto Publicado: *Gaceta del Congreso* número 173 de 2019

Ponencia Primer Debate: *Gaceta del Congreso* número 262 de 2019

6. Proyecto de ley número 287 de 2018 Cámara, por medio del cual se establecen criterios y lineamientos transversales a la Rama Ejecutiva a nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y funciones administrativas sobre Racionalización de trámites, se ordena la implementación de la Interoperabilidad y la Carpeta Ciudadana, se vuelven obligatorios

los trámites en línea y las estampillas electrónicas, se faculta al Presidente de la República y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes Juan Fernando Reyes Kuri, Andrés David Calle Aguas, Harry Giovanni González García, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Mauricio Andrés Toro Orjuela, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Álvaro Henry Monedero Rivera, Rodrigo Arturo Rojas Lara, José Gustavo Padilla Orozco, Adriana Gómez Millán, Silvio José Carrasquilla Torres, Alejandro Alberto Vega Pérez.

Ponente: Honorable Representante Juan Fernando Reyes Kuri.

Proyecto Publicado, *Gaceta del Congreso* número 1099 de 2018

Ponencia primer debate. *Gaceta del Congreso* número 168 de 2019

7. Proyecto de Ley Orgánica número 331 de 2019 Cámara, por medio de la cual se crea la categoría municipal de ciudades capitales, se adoptan mecanismos tendientes a fortalecer la descentralización administrativa y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes José Daniel López Jiménez, Ángela Patricia Sánchez Leal, Jaime Rodríguez Contreras, Gustavo Hernán Puentes Díaz, César Augusto Lorduy Maldonado, Óscar Camilo Arango Cárdenas, Erwin Arias Betancur, Néstor Leonardo Rico Rico, Carlos Alberto Cuenca Chau, Modesto Enrique Aguilera Vides, José Gabriel Amar Sepúlveda, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Eloy Chichí Quintero Romero, Gloria Betty Zorro Africano, David Ernesto Pulido Novoa, Julio César Triana Quintero, José Luis Pinedo Campo, Bayardo Gilberto Betancourt Pérez, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Héctor Javier Vergara Sierra, Carlos Mario Farelo Daza, Jairo Humberto Cristo Correa, Jorge Méndez Hernández, Salim Villamil Quessep, Aquileo Medina Arteaga, Oswaldo Arcos Benavides, los honorables Senadores José Luis Pérez Oyuela, Carlos Abraham Jiménez López, Emma Claudia Castellanos, Fabián Gerardo Castillo Suárez, Édgar Jesús Díaz Contreras, Temístocles Ortega Narváez, Ana María Castañeda Gómez, Richard Alfonso Aguilar Villa, Dídier Lobo Chinchilla.

Ponente: Honorable Representante Julio César Triana Quintero.

Proyecto Publicado, *Gaceta del Congreso* número 157 de 2019.

Ponencia Primer Debate. *Gaceta del Congreso* número 329 de 2019.

IV

Anuncio de proyectos

(Artículo 8° Acto Legislativo 1 de 2003)

V

**Lo que propongan los honorables
Representantes**

El Presidente,

Gabriel Santos García.

El Vicepresidente,

Jorge Méndez Hernández.

La Secretaria,

Amparo Y. Calderón Perdomo.

La Subsecretaria,

Dora Sonia Cortés Castillo.

Ha sido leído el Orden del Día señor Presidente y continuamos con quórum deliberatorio, ya no falta sino tres honorables Representantes para establecer el decisorio.

Presidente:

En caso de que alguno quiera dejar una constancia, este es el momento de hacerlo, mientras llegan los últimos dos Representantes para tener quórum decisorio. Señora Secretaria favor sírvase informar quiénes de los invitados y los citados ya están acá, quiénes tiene excusan y procedemos a comenzar con el debate.

Secretaria:

Sí señor Presidente, la señora Ministra de Transporte, la doctora Ángela María Orozco Gómez ya se encuentra en el recinto; el Presidente Nacional de Infraestructura ANI, doctor Louis Francois Klein López, nos ha dicho que asiste pero aún no ha hecho presencia en el recinto; el Director General de la ANLA, el doctor Rodrigo Suárez Castaño, ha mandado la siguiente comunicación, señor Presidente, que si usted a bien la tiene la leo.

Presidente:

Sírvase leer la comunicación.

Secretaria:

Sí señor Presidente:

Excusa:

14 de mayo de 2019

Amparo Calderón

Secretaria Comisión Primera Constitucional

Asunto: Excusa de la citación al debate de Control Político relacionado con la “Problemática que se presenta en la doble Calzada de la vía Bogotá (Fontibón) - Facatativá Los Alpes a la altura de Cartagenita - Facatativá y los problemas en las obras del proyecto de Concesión corredor perimetral del oriente” Proposición 18 y 21 de 2018.

Respetada doctora Calderón.

Reciba un cordial saludo.

Atendiendo la citación al debate del Control Político programado para el día martes 14 de mayo del presente año, relacionada con la

“Problemática que se presenta en la doble Calzada de la vía Bogotá (Fontibón) - Facatativá (Los Alpes) a la altura de Cartagenita - Facatativá y los problemas en las obras del proyecto de Concesión corredor perimetral del oriente”, Proposición 021 presentada por el honorable Representante Óscar Hernán Sánchez León, solicito respetuosamente a la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, me excuse por no poder asistir a esta Sesión, en razón a compromisos misionales adquiridos con anterioridad, los cuales requieren de mi presencia.

No obstante, consciente de la trascendencia que tienen para el país estos espacios que el Legislativo propicia para analizar los temas sensibles para la sociedad, me permito delegar en mi lugar a la doctora Josefina Helena Sánchez Cuervo, Subdirectora de Evaluación y Seguimiento para que asista en mi representación y de la Autoridad. Cordialmente Rodrigo Suárez Castaño, Director General. Aquí está presente la doctora Josefina Helena Sánchez, delegada del doctor Rodrigo Suárez Castaño.

Señor Presidente, con relación al Gerente de Concesiones de CCFC S. A., la doctora María Margarita Botero de Duque está presente, el Gerente General Perimetral Oriente de Bogotá, Juan Manuel Méndez Pira, no tenemos ninguna información; el señor Contralor General de la República el doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte, delega con la siguiente comunicación, señor Presidente si me permite la leo.

Excusa:

Honorable Representante

Gabriel Santos García

Presidente Comisión Primera Cámara de Representantes

Asunto: Cámara invitación proposición 18 y 21 Vías Cundinamarca.

Respetado Representante Santos:

Atentamente me dirijo a usted, con el fin de agradecer la invitación formulada al Contralor General de la República por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, a la Sesión sobre las Proposiciones 18 y 21 de 2019 sobre el tema “Problemática Vías de Cundinamarca” la cual se realizará el martes 14 de mayo del presente año a las 9:00 a. m.; a la vez que solicito se excuse su inasistencia en razón a atención de compromisos institucionales adquiridos con anterioridad.

En atención a la presente invitación y en cumplimiento a la función de brindar apoyo técnico al Congreso de la República, de acuerdo con lo previsto por el artículo 128 de la Ley 1474 de 2011, el funcionario que asistirá en representación de la Contraloría General de la República es el doctor Diego Alberto Ospina Guzmán, Director de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para

el Sector de Infraestructura. Firma *Andrés Gustavo Rojas Palomino*, Jefe de la Unidad de Apoyo Técnico al Congreso. ¿No sé si el doctor Diego Alberto Ospina Guzmán se encuentra ya en el recinto? Sí está en el recinto, honorables Representantes, el doctor Diego.

La Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, doctora Nancy Valbuena Ramos, nos han manifestado que asiste, ¿Está en el recinto la doctora Nancy? No ha llegado, pero nos han manifestado que asiste. El Alcalde Municipal de Facatativá, también nos han dicho que asiste. ¿No sé si está el señor Alcalde en el recinto? Nos han dicho que asiste el Alcalde de Guatavita Robeth Peña, está en el recinto. Así con este informe los Alcaldes de Facatativá me han dicho que asiste pero no ha llegado al recinto, Choachí, La Calera, Guasca y Cáqueza también invitados, pero no han hecho presencia en el recinto.

Con este informe señor Presidente y ya llegó la doctora Nancy Valbuena, por favor le rogamos que se pueda aquí ubicar, doctora Nancy rogamos que ingrese al recinto por el lado de acá y también el doctor Luis Eduardo Gutiérrez Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI rogamos que por favor tomen una sillita aquí, no tenemos más espacios. Así que con ese informe señor Presidente y certificando la Secretaría que ya se ha registrado Quórum Decisorio, puede usted poner en consideración y votación el Orden del Día.

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

Asprilla Reyes Inti Raúl
 Calle Aguas Andrés David
 Córdoba Manyoma Nilton
 Daza Iguarán Juan Manuel
 Estupiñán Calvache Hernán Gustavo
 Goebertus Estrada Juanita María
 González García Harry Giovanni
 Hoyos García John Jairo
 López Jiménez José Daniel
 Lorduy Maldonado César Augusto
 Losada Vargas Juan Carlos
 Méndez Hernández Jorge
 Navas Talero Carlos Germán
 Peinado Ramírez Julián
 Prada Artunduaga Álvaro Hernán
 Reyes Kuri Juan Fernando
 Rivera Peña Juan Carlos
 Rodríguez Rodríguez Édward David
 Triana Quintero Julio César
 Vega Pérez Alejandro Alberto
 Wills Ospina Juan Carlos

Presidente:

En consideración el Orden del Día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿Lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Sí lo aprueba señor Presidente por unanimidad de los asistentes. Rogamos silencio a las personas que se encuentran a este lado de la Sesión.

Presidente:

Les pedimos de nuevo, muy odioso empezar así, pero atendiendo los requerimientos constantes del Profesor Deluque, para asistir a una Sesión en silencio absoluto, en caso de que sea imposible vamos a pedirles que evacuen el recinto. Entonces, por favor les pedimos a quienes acompañan a los citados y a los citantes que guarden respetuoso silencio durante toda la Sesión, para poder escuchar a los invitados de manera conducente. Tiene el uso de la palabra el Representante Óscar Sánchez, por veinte minutos en su calidad de citante.

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

Gracias señor Presidente, muy buenos días a la señora Ministra Ángela María Orozco, gracias por acompañar a esta Comisión en este ejercicio de debate de Control Político, que hemos buscado en compañía de nuestro compañero y colega Buenaventura León, de tratar de demostrar algunas falencias que se vienen presentando en la ejecución de la infraestructura vial que por supuesto conecta nuestra ciudad capital con departamentos como el Meta, Cundinamarca y todo el occidente del país. Cordial saludo al Ingeniero Luis Eduardo Gutiérrez, Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, gracias por acompañar el proceso que ha venido realizando como profesional en esta entidad, reconocido en sus posiciones, un cordial saludo a la doctora Josefina Sánchez del ANLA, a la doctora María Margarita Botero, gracias por acompañarnos y por el trabajo que se viene haciendo en este corredor de Sabana Occidente.

Un cordial saludo a los Alcaldes que nos acompañan, el doctor Robeth de Guatavita, el doctor Álvaro de Choachí, al Arquitecto Pablo Emilio del municipio de Facatativá y a cada uno de los compañeros que hoy estamos o hacemos parte de esta Comisión, a usted señor Presidente gracias por darnos este espacio y agendar este debate de Control Político de Infraestructura, que le permite no solamente a nosotros como citantes con el compañero Buenaventura, sino al país y a departamentos como Cundinamarca, como el Meta que se han visto afectados en procesos de infraestructura que más adelante o en el transcurso del debate iremos a demostrar.

Quiero iniciar con una problemática que tiene este país y el occidente de la ciudad, con una Concesión

que lleva más de veinte años, de veintitrés años en ejecución y que por supuesto ha venido generando cumplimientos a varias obras pero incumplimiento en otras. Es la Concesión CCFC que es la que maneja el corredor de occidente desde el Río de Bogotá a Mosquera – Facatativá - Los Alpes, que desemboca todo el occidente de Cundinamarca y del país, que es donde ingresa la gran mayoría de carga o de vehículos por este corredor de la Calle 13 a la ciudad de Bogotá. Ese proceso de Concesión que como anteriormente lo manifesté, lleva más de veinticinco años, fue firmado en el año 95, en el año 94 y viene en un proceso de modificaciones en el transcurso de los años, para poder generar el mejoramiento de este corredor vial.

Por supuesto, se planteó desde un principio la formulación de los estudios y los diseños de cada una y mantenimiento de cada una de las calzadas existentes en su momento en el año 94, 95, pero tan solo a cuatro años de la Concesión, comenzaron a tener las modificaciones de esta Concesión como consideramos que en infraestructura es normal, y se generaron procesos de adición de obras en las calzadas existentes entre Madrid, Facatativá y Los Alpes sobre el municipio de Albán. Al igual que al ingreso a la ciudad capital por la Calle 13 en la vía Mosquera, en ese proceso de operación de la Concesión que inicialmente estoy hablando del año 94, 95, tenía una proyección de un valor de cuarenta y tres mil millones de pesos en su momento y que a tan solo cuatro años o cinco años después, se hace una proyección financiera donde sube un 25% esta parte financiera valga la redundancia, llegando a cincuenta y tres mil millones de pesos. Y por supuesto contemplan las variantes de estos municipios de Sabana Occidente entre ellas, la variante del municipio de Facatativá desde el año de 1998, se dejaron unos recursos proyectados para hacer el diseño de esta variante de Facatativá, la Variante Regional de Facatativá según nos lo ha manifestado la Agencia Nacional de Infraestructura, en los oficios que nosotros hemos cursado con ellos.

También en esa misma edición, se manifestaron la construcción de varias obras adicionales, algunas de ellas ya construidas y que por supuesto han mejorado, a la altura donde se han construido la movilidad de este sector. Pero es bien importante manifestar, que hacia el año 99 que se modificó nuevamente el contrato inicial, se da inicio a la construcción de las obras de Bogotá - Facatativá - Los Alpes, en las calzadas existentes y hacia eso del año 2001 recuerdo mucho, hacia esos años se comenzaron a través del control, a través de la Veeduría de la ciudadanía, de líderes comunitarios, de líderes del sector, a generar resistencia a unos cobros del peaje que se venían dando y eso lo recalamos, en esa oportunidad yo ejercía funciones de Personero de uno de estos municipios y por supuesto conocemos la dinámica. Y a ello llevó que en el año 2001 la misma Concesión y el Gobierno

de su momento, se acordara crear dentro de las dos casetas de peaje una tarifa diferencial para los habitantes de este sector, pero entre el 2002 y el 2010 se presentaron diferentes modificaciones al contrato inicial, que por supuesto buscaba ampliar la infraestructura en este corredor férreo.

Y por eso en el año 2014 hay una ampliación de la Concesión que queremos nosotros que la Agencia Nacional de Infraestructura, la Ministra o la misma Concesión nos aclare, porque en ese Otrosí, en el Otrosí número 9 del 2014, manifiesta la ampliación en tiempo de la Concesión del año al 2024, al 2031. Hay algunas que nos hablan que termina en el 2024, 2025, pero aquí hay un documento donde la Agencia Nacional de Infraestructura, contesta claramente que va hasta el 19 de septiembre del 2031, pero también tengo conocimiento que hay una razón de la ejecución de obras, y por eso dentro de esa ejecución de obras que se han venido presentando, no vamos a nombrar las que ya se hicieron porque estaban contempladas y debían de hacerse. Pero sí vamos a recalcar algunas de ellas que si bien es cierto se han venido construyendo, fueron la gran mayoría de ellas sobre el corredor del municipio de Madrid hacia el municipio de Facatativá, a la altura del año 2017, terminando el año 2016 – 2017, no me deja mentir Luis Eduardo, que conoce bien este corredor y que por supuesto han venido dando mayor movilidad en la altura o el ingreso a municipios como Bojacá, a municipios como Madrid, el mismo Mosquera, Funza y de últimas el municipio de Facatativá y Albán que es donde termina este Corredor Vial.

Y por supuesto en esa Fase 2 de la modificación de dicha Concesión, se va en Segunda Calzada a construir desde la altura del peaje del Corzo al ingreso del perímetro urbano del municipio de Facatativá la Doble Calzada. Doble Calzada que está construida a finales del 2017, óigase bien después de diecinueve años, después de diecinueve años que la Concesión se firmó, llega la Doble Calzada al municipio de Facatativá a la altura del barrio Cartagenita al ingreso del sector urbano de nuestro municipio y también la construcción del tercer carril en Doble Calzada entre el municipio de Mosquera y el Río Bogotá, que a la fecha ese tramo no se ha iniciado la construcción. Esperemos que esté contemplado dentro de la parte financiera, para mejorar la movilidad y por supuesto el ingreso a la ciudad, no solamente de estos municipios de Sabana, sino de municipios del occidente del país que es por donde ingresa compañero por el municipio de Albán, ingresa una gran mayoría de la carga pesada a este país. No en vano la misma Agencia Nacional de Infraestructura, manifiesta que por este corredor entran más de cuatro mil vehículos diarios a la ciudad capital.

De todo el proceso que se llevó, de todo los reclamos, de todas las inquietudes de los líderes comunitarios y Veedurías y los mandatarios de

turno, porque también tuve la oportunidad de ser mandatario de turno de uno de estos municipios y conocer las necesidades básicas y por supuesto las obras tardías para poder dar solución a la movilidad de Sabana Occidente o el occidente cundinamarqués y del país. Se creó el beneficio de la categoría especial, si la memoria no me traiciona comenzó a operar en el 98 – 2001, si no estoy mal el 2001, beneficio que tenían los habitantes de estos municipios y que debían de cumplir algunos requisitos para poderlo tener. Poco a poco se fue diluyendo, poco a poco se fue pasando, yo recuerdo de cuando yo fui Alcalde en el año 2010, para esta época el Gobierno Nacional quería a través de la Agencia, subir por supuesto esa tarifa diferencial contemplando que los recursos o la parte financiera se mejoraría ostensiblemente para llegar a los sectores, escenario que después de varias conversaciones con el Gobierno de turno y con la misma Agencia Nacional de Infraestructura, se logró que no se modificara.

Pero ese beneficio que se viene teniendo en la región muchas veces, discúlpeme lo que les voy a decir pero es muy simbólico, quedó pactado en el año 2001 que se debería hacer y se debía recibir la audiencia, o dar la cita con 30 días calendario, máximo treinta días de calendario, hoy no lo vemos, hoy tenemos nosotros y tenemos un ejemplo del día a día. Tenemos un ejemplo de un usuario del sector que el 27 de marzo del 2019 hace la solicitud de acuerdo a los requisitos establecidos por la Concesión y con sorpresa vemos doctora Margarita, que la cita se la asignan el jueves 10 de diciembre del 2020, eso quiere decir algo más de un año y nueve meses, que tiene la oportunidad de llegar a poder radicar la documentación para el trámite del plástico y poder tener ese beneficio. Por eso digo que al principio como todo, como escoba nueva barre bien, posteriormente eso se vuelve un burlesco para la comunidad y no es efectivo en esos beneficios, que se pactaron en una Mesa de Trabajo con el Gobierno nacional desde el año 2001.

Y quiero demostrarle señora Ministra, por este corredor, por el corredor de la Calle 13 ingresa a Bogotá nueve millones cuatrocientos sesenta y dos mil vehículos por este corredor. En el 2018, tenemos cifras del 2018 nueve millones cuatrocientos sesenta y dos mil vehículos ingresan por este corredor, por supuesto por las mismas medidas que se han tomado a nivel del Distrito y yo recuerdo una de las medidas que se tomó para mejorar la movilidad de la Autopista Sur, era permitir el ingreso de la carga pesada por la Calle 13 y por la Calle 80. Y podemos ver que esa no fue la solución, puede aumentar los ingresos de pronto del peaje pero no fue la solución, sino nos trasladó la mala movilidad del sector de la Autopista Sur hacia la Calle 13 y a la Calle 80, por eso queremos decirle que con los mismos resultados, o con los mismos estudios, o con la misma información que nos dio la Agencia Nacional de Infraestructura, manifiesta que en el año 2018 se

recaudó noventa y nueve mil setecientos dieciocho millones de pesos, fue el ingreso total y ellos tenían proyectado recaudar, cuarenta y nueve mil millones de pesos.

Eso quiere decir que hay aproximadamente un 60 o un 49% del ingreso no proyectado, que nosotros al revisar cada una de la información, podemos decir que en los últimos veinte años de la Concesión, en los últimos veinte años y según la información dada por la Agencia Nacional de Infraestructura, se proyectaron recaudar en estos últimos veinte años, quinientos veintidós mil millones de pesos y como resultado final de recaudo tenemos un billón seis mil millones de pesos, que por supuesto en estas mismas cifras genera un superávit cercano a medio billón de pesos, que hoy si queremos nosotros manifestarles, por supuesto la inversión que se ha hecho adicional dentro de los Otrosí más de doce que se han realizado y también si tenemos platas para garantizar las obras que hacen falta para terminar la vía, porque con sorpresa vemos que la Concesión ya está por terminar pero las vías no, o las obras pactadas desde un principio.

Por eso es necesario y aquí quiero recalcar doctora Margarita, que usted nos conocemos hace tiempo en nuestro corredor y quiero manifestarle algo y que todos lo conocemos. Hoy lo que se viene planteando dentro de este corredor es darle una alternativa Luis Eduardo, a una variante interna del Municipio, a una variante interna al casco urbano del barrio de Cartagenita, la Variante Regional, la variante que le va a servir para descongestionar el ingreso de los vehículos del occidente de Colombia a Bogotá, es la variante que usted conoce y se lo puedo decir con nombres propios que va por los Cerros de Manablanca que va a culminar a un sector de Pueblo Viejo y a la vereda de Los Manzanos que usted bien conoce, esa es la verdadera variante y la necesidad grande que tenemos no solamente Sabana sino todo el corredor de occidente de Cundinamarca y de la carga que ingresa del país, esa es la que necesitamos nosotros construir.

Por supuesto aquí podemos ver la obra que está proyectada o que se proyectó en su momento con los estudios realizados pero no está sino hasta el round point de la mano izquierda que hoy en día está construido y que va a unos municipios del Tequendama del departamento de Cundinamarca, esa variante o esos diseños que deben de estar unidos a la parte financiera para que lo podamos tener realidad, al igual que más obras que se han realizado o que se han solicitado dentro del proceso contractual. Reconocemos que hay obras que se han construido, reconocemos que se ha mejorado en diferentes puntos la movilidad de ese corredor, pero también colocamos nuevamente hoy, lo hice como Personero, lo hice como Alcalde y hoy la vida me da la oportunidad de hacerlo como Parlamentario, de exigirle las obras para esta ciudad, para este corredor vial de nuestro departamento y del país.

Creemos que hemos sido Ingeniero Luis Alberto no los más olvidados, pero sí nos han dejado de últimas en la ejecución de las obras, muchas veces les dijimos: no empecemos solamente de Bogotá hacia el occidente sino cojamos el final de la Concesión y comencemos a arreglar hacia adelante y eso hubiera dado una solución sino la mejor, sí la más adecuada para cada uno. No es mentiras, hoy después de diciembre del 2017 muy contentos porque llegamos en Doble Calzada ha determinado sitio que es el ingreso a el barrio de Cartagenita y de ahí a echar camándula, ahí cuarenta y cinco a sesenta minutos tenemos que esperar, yo quiero que escuchemos un video que no somos nosotros, sino es la misma comunidad la que reclama que por supuesto se tome una decisión rápida para que podamos tener la mejor movilidad y la gente del corredor, no solamente la que vive en el municipio de Facatativá, sino la que viene de la Costa, la que viene de Medellín, la que viene del occidente del país, pueda tener una mejor movilidad.

Señor Presidente voy a colocar un vídeo si usted me lo permite, y lo que más nos preocupa es que arreglan el video y no me corra el tiempo señor Presidente, es la respuesta de la Agencia Nacional de Infraestructura que yo creo que ahí puede estar equivocada, pero me deja muy preocupado dónde a la pregunta, de sírvase informar si a la fecha se han destinado los recursos tendientes a la construcción de dicha obra, la respuesta es tajante “Esta entidad no cuenta con los recursos para la construcción de la variante de Cartagenita” y esto es del 20 o el 22 de marzo del 2019 y eso nos deja un poco preocupados, porque Ingeniero Luis Eduardo, varias veces hemos estado en Mesas de Trabajo en compañía del Alcalde de la ciudad, mirando los avances que ustedes han tenido y que han podido informarnos y no es coherente con lo que nos escriben acá, por supuesto las reuniones han sido informales pero si nos hubieran dado alguna, valga la redundancia información referente a la parte financiera.

Señor Presidente son dos minuticos, (VIDEO). Gracias Presidente, como podemos ver en el video, los trancones que se generan en las horas pico al ingreso del casco urbano del municipio de Facatativá son aproximadamente de una hora, por supuesto que toda la población y considero que no solamente la de este municipio sino todo el corredor de Cundinamarca quien hace uso de esta vía, pues contento con el proceso de rodamiento hasta este punto. Pero ahí a ustedes les consta que es un caos, caos que esperamos y estamos esperando que el Gobierno nos defina, que el Gobierno nos defina esta obra que llevamos esperando más de veinte años y hoy nos dicen doctora Margarita, hoy nos dicen con tono conciliador y yo siempre lo he venido manifestando cuando he tenido la oportunidad de interactuar, ese corredor que ya han comprado la gran mayoría de predios Luis Eduardo, no es, reitero por segunda vez, la Variante Regional que espera esta

Concesión con vía al occidente del departamento y del país, es una variante de 1.8 si la memoria no me traiciona, en Doble Calzada y 1.7 en Una Calzada para volver a unirnos al casco urbano del municipio, a la carrera principal de nuestro municipio, desemboca en el casco urbano del municipio, mejora la movilidad aparentemente del municipio de Facatativá, pero no mejora la movilidad de la región y tenemos que apuntarle a darle una solución a esa Variante Regional que se necesita no solamente para Facatativá reitero, sino para el ingreso de más de cuatro mil cien vehículos que llegan a la capital por este corredor de la Calle 13.

Es por eso y esta es la información que nos ha dado la Agencia Nacional de Infraestructura, de los cuatro o cinco corredores que ellos nos manifiestan, como nos apoyamos en la diapositiva, en la Autopista Norte ingresan tres mil setecientos vehículos, en Bogotá a Villavicencio dos mil setecientos, Autopista Sur dos mil setecientos, Autopista Bogotá - Medellín o sea la Calle 80 mil cien vehículos y la Calle 13 cuatro mil cien vehículos que ingresan, no solamente del corredor Sabana sino del occidente del departamento y del país. Sabemos que se han venido comprando predios para la construcción de la variante interna del casco urbano del municipio de Facatativá, pero hasta donde tenemos conocimiento, hay cinco predios que según la tira topográfica que nos manifestaron o que nos dieron ustedes, se puede determinar que esos predios a esta fecha o a hace quince días no habían sido titulados al Invías, al Estado y transferidos a la Concesión.

Eso queremos que nos den respuesta, porque esos son unos hitos que van a generar un proceso de estancamiento de una futura obra que tiene que realizarse. Por supuesto el mismo video lo manifestaba, el inconformismo que existe en la población, la baja, contémosle a eso doctor Luis Eduardo el trancón del ingreso a Bogotá, contémosle el transporte, yo que el Gobierno o que el Estado me da vehículo para viajar, salgo de mi casa porque vivo en mi pueblo, salgo de mi casa a las 6:00 de la mañana y estoy llegando al lado del Salitre, al lado de la Gobernación tipo 7:45 y cuando tengo que llegar acá al Congreso es 8:30, vengo en el vehículo no propio, en el vehículo que me asignan para poder trasladarme.

Un ciudadano común y corriente que ingresa a trabajar tipo 8:00 de la mañana que es lo normal, debe estar saliendo a las 5:30 a coger su transporte, claro pues lo decimos con satisfacción también Alcalde Pablo Emilio, el reconocer el Regiotram que a futuro lo vamos a tener en nuestra región, va a mejorar ostensiblemente la calidad de vida de este corredor férreo y por supuesto la Gobernación ha estado trabajando en ello, la doctora Nancy Valbuena que es la Directora del ICU y que ha venido haciéndole seguimiento por parte del Gobierno Departamental a estas obras, pero no sin

antes manifestarles que debemos encontrar y señor Presidente, para manifestarle de manera concreta a la Agencia Nacional de Infraestructura, al Gobierno nacional señora Ministra ¿Hoy qué tenemos? ¿Qué estudios y diseños tenemos hoy para la construcción de la variante interna de Cartagenita? ¿A hoy qué se ha definido?

En segundo lugar, sé que faltan cinco predios por comprar en el sector, ¿Aún faltan o ya los compraron? Tercero, ¿Cuál es el tiempo para la construcción de la variante que tiene contemplado usted? A sabiendas doctora Margarita que en el 2024 inicialmente se terminaría la Concesión y por supuesto ¿Cuánto se va a demorar la realización del Tercer Carril de Mosquera al Río Bogotá? Que eso ostensiblemente también nos va a ayudar a descongestionar y mejorar la movilidad, necesitamos con claridad ¿Cuándo se termina la Concesión? Necesitamos con claridad si esa Concesión la van a terminar en el 2024 o va al 2031. Doctor Buenaventura, porque hemos escuchado y como dirían los Abogados presumimos, porque no han tomado decisiones, ¿Pero qué vemos? Ojo con lo que estamos diciendo señor Presidente, dije como dicen los jóvenes, se dice Luis Eduardo sí nos puede manifestar, que se proyecta terminada la Concesión CCFC en el 2024 terminando las obras faltantes por supuesto, terminando las obras del Tercer Carril Río Bogotá, por supuesto el paso nivel de al frente de Purina a la altura de Mosquera, terminando el intercambiador de Porvenir Río que es ya saliendo de Bogotá, se manifiesta señora Ministra que se está estudiando la posibilidad por parte del Gobierno Nacional, de que se entregue en Concesión este corredor a partir del año 2025 a quien determine el Gobierno Nacional para mejorar la movilidad entre el Río Bogotá y la Calle 50 del Distrito Capital.

Ese escenario nos preocupa, además que proyectan presumimos, un carril exprés o un carril rápido con peaje, en la parte urbana del Distrito que es lo que desde gobiernos atrás se ha tenido de colocar peajes al ingreso o a la entrada de Bogotá, eso nos preocupa y queremos que hayan respuestas concretas a ese escenario de los rumores que existen. Pero que las obras que hacen falta al 2024, deben de ser terminadas y con urgencia la variante interna, buscaremos que en el Gobierno nacional señora Ministra, que en varias reuniones lo hemos tocado y una de ellas en el Despacho del Ministerio del Interior preocupados por este escenario de la región, pero queremos que se avance, que se tomen decisiones para bien o para mal, pero hay que tomar las decisiones porque estamos cansados de esperar, esperar, tenemos que reconocer que los últimos seis años ha habido un avance importante en las obras pendientes.

No puedo terminar sin mencionar señores Alcaldes la Perimetral de Oriente de Cundinamarca, que es otro de los problemas que tenemos que el compañero Buenaventura por supuesto irá a

estructurar esta parte, pero quiero manifestarle que en su parte o en su unidad funcional de cinco tramos, hay tres que han avanzado, uno terminado, dos en un porcentaje alto y el tramo cuatro y cinco suspendidos, que afecta la movilidad de la ciudad de Bogotá, que afecta la movilidad del Meta porque sería un corredor que llega a desembocar a Cáqueza y permite que ese corredor avance. Por supuesto que sí vamos a Sopó, por supuesto que sí vamos a Guasca, si vamos a La Calera, algunas obras los Alcaldes no me dejan mentir que se encuentran presentes y gracias por acompañar, se han hecho algunas mejoras pero en el tramo cuatro y cinco que es los tramos más neurálgicos de esta Concesión, tenemos que la Agencia Nacional de Licencias Ambientales tome medidas, porque se han venido encontrando varios acuíferos que no han permitido el avance de la obra.

Doctor Buenaventura en ese escenario nosotros pedimos que el Gobierno Nacional tome riendas sobre el asunto porque con extrañeza sabemos que el señor Juan Manuel Méndez Pira, que es el Gerente de la Perimetral de Oriente pues no se encuentra, no sé si ya llegaría, pero al iniciar el debate no se encuentra, esa es la importancia que quienes representan estas firmas, le dan a la comunidad del sector. Gracias señor Presidente muy amable.

Presidente:

Gracias a usted Representante Sánchez. Tiene el uso de la palabra en su calidad de citante el Representante Buenaventura León, por veinte minutos.

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

Gracias Presidente, sea lo primero agradecerle a la Mesa Directiva que nos hayan agendado y acumulado este debate que proviene de dos proposiciones diferentes, una por nuestro compañero de Cundinamarca Óscar Sánchez y la nuestra, por supuesto darle la bienvenida a los funcionarios del Orden Nacional en cabeza de la señora Ministra de Transporte doctora Ángela María Orozco; a la doctora Nancy Valbuena, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones del departamento de Cundinamarca, a los Alcaldes de nuestro departamento que están aquí presentes, pedirle Presidente el uso de la palabra a ellos también para que tengan la posibilidad de expresar sus inquietudes en representación de las comunidades, el Alcalde de Choachí, de Guatavita, de Guayabetal, de Facatativá, de Guasca.

Yo quiero hoy en esta citación hacer referencia a cuatro proyectos, o a cuatro corredores viales que si bien es cierto me voy a circunscribir a la problemática del departamento de Cundinamarca, no es menos cierto que son proyectos de índole nacional, que son necesarios para el desarrollo y la competitividad de la Nación y son proyectos que

tienen un común denominador, la falta de planeación y la falta de estructuración de los proyectos, ojalá este Gobierno que está iniciando, pueda corregir esos yerros del pasado. El primer proyecto es la Perimetral de Oriente del departamento de Cundinamarca en el cual el doctor Óscar Sánchez ya hizo un preámbulo, este proyecto hace parte de uno de los treinta proyectos de 4G que actualmente tiene el país, es un proyecto que busca especialmente que los vehículos o que la carga pesada que viene de los Llanos Orientales, no tenga que ingresar a Bogotá con los problemas de movilidad que le genera a Bogotá, un ahorro de más de dos horas, un proyecto que obedece al contrato de Concesión 02 del 2014, que venía generando más de siete mil empleos directos y que en este momento impacta a una población cercana a los ciento cincuenta mil habitantes, que de conformidad con la información que se nos suministra por parte de la ANI tiene un avance del 40.79%.

Mencionar unos problemas generales para después revisar cada Unidad Funcional, porque este proyecto se encuentra dividido en Unidades Funcionales, primero insistir en la falta de planeación de este proyecto, segundo en la ejecución del proyecto, los problemas de seguridad vial, de señalización, de cierres imprevistos, en todos los proyectos también hay un común denominador, la falta de socialización de este tipo de proyectos con las comunidades, la primera Unidad Funcional hace relación al tramo Salitre-Guasca – Guatavita-Sesquilé y Ministra, a pesar de que hay un acta de terminación de esta Unidad Funcional suscrita el 1° de febrero del 2019, Ministra aquí todavía hay obras inconclusas, hay obras inconclusas como lo vamos a ver más adelante.

Hay una problemática, aquí está el señor Alcalde de Guasca, en este momento un habitante de Guasca para venir a la capital de la República pagaría un peaje, puede estar pagando en la culminación de este proyecto cuatro peajes, estamos a escasos kilómetros de la Capital de la República y por eso, qué importante que le puedan definir al municipio de Guasca no solamente el aforo sino la tarifa diferencial. Este proyecto no llega al municipio de Guasca pero sí lo impacta y lo viene impactando en materia de seguridad vial, en materia de señalización, el retiro de unos reductores en unas instituciones educativas y por supuesto la mayor problemática que es el tema de los peajes, que sería importantísimo que ojalá hoy, le pudieran definir al municipio esta situación, o este planteamiento que ha venido requiriendo la comunidad.

El municipio de Guatavita presente acá el Alcalde, vuelvo a reiterar que no obstante haber recibido la obra, aquí hay unas obras inconclusas, faltan unos reparcheos, falta la construcción de unas Bermas especialmente en la institución educativa de Caliche, falta corregir unos problemas de aguas tanto de escorrentía como de aguas lluvias,

falta igualmente mejorar la entrada de la Calle 6ª para evitar que los vehículos tengan que ingresar al perímetro urbano, falta el mejoramiento de la entrada de predios, el retiro de la defensa metálica en el mirador antiguo al pueblo, falta corregir el problema de agua lluvia en el sector de la báscula, pero sobre todo Ministra dé una instrucción para que atiendan al Alcalde. El Alcalde es el representante de la comunidad, para que él pueda venir también al municipio de Guatavita lo impacta este proyecto y por supuesto a él no se le ha dado la atención frente ni a los aforos ni a las tarifas diferenciales que va a tener Guatavita en materia de peajes, que igualmente va a ser impactado con cuatro peajes en este corto sector de conexión de Guatavita – Bogotá.

La Unidad Funcional 2 que es Sopó - La Calera, el año pasado hicimos acá una Audiencia Pública, donde vino la Bancada o los Concejales del municipio, expresaron sus inquietudes. Este es un proyecto o esta unidad funcional tiene un alcance de ejecución cercano al 91%, pero aquí también tenemos unos problemas que se deben solucionar, un municipio que está siendo impactado en este momento por más de cuarenta mil vehículos y todos los vehículos tanto los que vienen del Guavio como los de este proyecto en construcción, tienen que impactar el centro urbano, fundamental no solamente para Sopó sino para el proyecto y para la región, la variante en el municipio de Sopó y ojalá hoy el Gobierno le exprese al proyecto, a la región y al municipio, la decisión de construir la variante en el municipio de Sopó, Aquí pedimos Ministra las Actas de Vecindad, yo sí quisiera preguntar si es que esas Actas de Vecindad tienen alguna reserva, no nos las han suministrado y le ruego que se nos allegue la información que solicitamos en la citación.

Por supuesto acá tenemos problemas de senderos, sin explicación desaparecieron las bahías, aquí no hay paraderos, la única bahía quedó lejos del proyecto en el municipio de Sopó, aquí hay una queja también de las comunidades que no se les ha tenido en cuenta, obras inconclusas en este sector y por supuesto también el impacto que le está causando a los habitantes los temas de los peajes.

La Unidad Funcional 3 La Calera-Patios - Límites Bogotá-Choachí, hoy con un avance del 91%, pero también suspendida porque ha impactado algunos puntos hídricos como el del peaje de Patios, como el del sector de Los Arrayanes, el de La Portada y aquí invitar al Gobierno, a la ANI a que revise, no les pagan a los subcontratistas, el contratista del concesionario no paga, no les cancela a los subcontratistas en la región, qué bueno que se pudiera revisar en eso.

La Unidad Funcional 4 La Calera - Choachí y aquí comienzan los mayores problemas de este proyecto, una ejecución apenas del 5%, aquí está el señor Alcalde de Choachí el doctor Álvaro Gutiérrez, hoy un proyecto prácticamente suspendido, el municipio de Choachí tal vez de todos los municipios es el

que está sufriendo el mayor impacto, las mayores afectaciones desde el punto de vista ambiental, económico, turístico, un municipio turístico allí están las termales que hoy está siendo afectado por la situación y el desarrollo del proyecto generándose grandes pérdidas económicas.

En el municipio hay una gran incertidumbre Ministra si va a haber un cambio de trazado, hay una gran incertidumbre Ministra sobre el tema de gestión predial, la gente no sabe si les van a comprar, si no les van a comprar, si pueden intervenir, si hacen o no hacen, qué bueno que se definiera cuanto antes cuál va a ser la suerte, si el trazado se mantiene, si va a haber cambio de trazado y en eso insistir Ministra si va a haber cambio de trazado que esa será una decisión técnica, respetable por supuesto, pero que no vayan a dejar por fuera al municipio de Choachí que hoy es el que más ha sufrido las consecuencias del desarrollo de este debate, los impactos negativos. Qué bueno sería, no sé Ministra, aquí que está ese gran Director de Inviás que usted tiene, pero que igualmente no se abandonen esas obras que se han hecho, allí hay una caída de rocas, allí ahí bancas que han desaparecido, puentes que están afectados.

La Unidad Funcional 5 Choachí – Ubaque – Cáqueza, con la variante de Choachí, una ejecución apenas del 1.69%, esta Unidad Funcional impacta cuarenta y cuatro puntos hídricos y aquí hay un tránsito inseguro de media Calzada en algunos sectores. En esta región queda ubicado el municipio de Fómeque el primer productor de huevo del país, el municipio que le da agua a Bogotá, a todos los bogotanos, el municipio que nos suministra el agua a gran parte del departamento de Cundinamarca y un municipio Ministra, que no sabemos porque no hay explicaciones, quedó por fuera del proyecto, hoy pareciera ser que el nuevo trazado si es que así lo van a definir lo puede impactar, en caso de que no, insistir que se haga justicia, porque si bien es cierto alguna parte lo impacta del proyecto, el proyecto no llega al municipio. Por eso invitarlos, a que este municipio haga parte del proyecto Perimetral de Oriente. Esta problemática no es de este Gobierno, pero esta problemática sí es de la ANI y la ANI fue la que generó estos problemas que hoy se están viendo en la Perimetral de Oriente, porque el ANLA le entrego tres alternativas a la ANI para la construcción de la vía, y la ANI repuso, presentó recurso de reposición para cambiar la alternativa más favorable, que menos impactaba los sitios hídricos, para buscar el corredor actual generando los problemas que hoy tenemos en el desarrollo de este proyecto.

Un segundo capítulo por decir algo en este debate, quiero ocuparme ahora del proyecto de la Ruta del Sol, un proyecto, un viejo anhelo, estuvimos investigando y desde la década del año 50 se está hablando de la conectividad del centro del país con la Costa Atlántica, que es un proyecto que impacta ocho departamentos. Recuerdo en la

época más reciente hacia finales de la década del 90, el proyecto con COMSA, con el concesionario español que fracasó porque COMSA se negó a hacer una serie de obras que se había comprometido dentro del contrato. Pero Ministra pedirle dos intervenciones, en su época se ejecutaron una serie de obras, pues ¿Qué van a hacer con esas obras? Ya llevan veinte años, se compraron una serie de predios, ¿Qué está haciendo el Gobierno Nacional con esos predios?

Ya en la parte final, en la parte más reciente, la Ruta del Sol se dividió en tres tramos o tres sectores, yo solamente me voy a ocupar del sector 1 que comprende Villeta - Puerto Salgar, allí se contrató a Helios y Helios hizo lo más fácil, lo más pulpo, lo de Puerto Salgar a Guaduas y por supuesto el tema más complejo Guaduas – Villeta no lo ejecutó. En mi parecer se autodemandó aduciendo unas afectaciones en los puntos hídricos de San Francisco, para no ejecutar esa obra porque Helios sabía, como le dejaron constancia quienes ocuparon los segundos y terceros lugares en esa licitación, de que con esos recursos no se podía ejecutar el proyecto, y hoy es Ministra preguntarle, ¿Qué va a pasar con ese corredor Vial Villeta – Guaduas? Que hoy es un cuello de botella, una gran Doble Calzada a partir de Guaduas hasta la Costa Atlántica, de Villeta hasta Bogotá, pero hoy tenemos un gran cuello de botella para la conectividad, para la competitividad de nuestro país.

Se habla de un nuevo trazado por las veredas La Esmeralda - Santa Lucía, La Esmeralda de Villeta - Santa Lucía de Quebradanegra, este tramo es de 23 kilómetros, están contratados compañeros 5 kilómetros, faltan 18 y los 5 kilómetros con algunos túneles. Ministra ese túnel llega a unas fincas, no tiene ninguna conectividad, es urgente para el desarrollo del país que el Gobierno Nacional contrate los 18 kilómetros, pero ojalá Ministra no en una Calzada como de pronto se nos ha informado, es necesario la Doble Calzada, porque allí toda la vía está en Doble Calzada, para reducir un tramo a una sola Calzada.

Quiero ahora y por temas de tiempo, ocuparme de otro proyecto de una manera muy puntual y concreta, otra vez de las faltas de planeación de obras que le anuncian a la comunidad, no importa el Gobierno y que son una frustración para la comunidad, por eso es que las instituciones perdemos la credibilidad, el proyecto Zipaquirá-Ubaté – Chiquinquirá-Palenque. Este proyecto ha tenido dos contratos de Concesión, haciendo parte de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara, hicimos una Sesión en el municipio de Ubaté y en el entonces Gobierno del Presidente Álvaro Uribe, allí el Ministro de entonces le anunció a la comunidad, a la región la construcción de la Doble Calzada. Hoy solamente unos escasos kilómetros hasta el peaje de Casablanca y esos recursos sin informarle a la comunidad, se trasladaron para también una fallida

o un intento de vía en el municipio de Zipaquirá que tampoco está ni terminada, por eso hoy es invitar al nuevo Gobierno a que analice este proyecto, aquí se cambiaron obras que inicialmente estaban contratadas y se le informó a la comunidad.

Pedimos una información Ministra que se nos negó en las respuestas al cuestionario, es sobre los montos ejecutados, pedimos una información sobre los montos asignados en el Conpes 3535 y tampoco se nos suministró esa información. Para nosotros es fundamental que este proyecto continúe en su Doble Calzada como se anunció hace varios años por el Gobierno Nacional de entonces, hoy es un corredor vial que nos está generando alta accidentalidad, hoy es un corredor vial que está generando unos represamientos en el desplazamiento, hoy es un corredor vial que no cumple con todos los requerimientos y las expectativas de la comunidad, y la variante que hoy hay en Zipaquirá no es variante, y se supone que dizque que los recursos los trasladaron para construir esa variante. Insisto en la información que requerimos en la citación, de los recursos asignados y de los recursos ejecutados de acuerdo al documento Conpes 3535 del 2008.

Un último capítulo de este debate que creo que es más vigente que nunca, el corredor vial al Llano, un corredor que mueve cerca del 65% de la carga nacional, que mueve alrededor de seiscientos mil cabezas de ganado al año, la despensa agropecuaria del centro del país, un corredor que está dividido en tramos desde el punto de vista contractual, que ha tenido y está bajo dos concesiones, la de Coviandes, recuerdo acá contrato 444, contratado de manera directa doctor Navas Talero, en su momento en el año 94, un contrato de esta magnitud y nunca ocurrió nada con los medios de control, contratación directa de parte del Gobierno Nacional en su momento. Este es un proyecto también que en este momento está intervenido con unos recursos importantes cercanos a los dos billones de pesos para un tema de Doble Calzada, que se supone debe ser entregado en el año 2021 y es un proyecto que igualmente ha tenido todos los problemas, un proyecto que se construyó a espaldas de la comunidad, sin ninguna socialización.

Yo quisiera hoy solamente circunscribirme a tres puntos, no sin antes Ministra tal vez este tema no solamente el día de hoy, creo que desde antier no hay, la vía está cerrada, pero es que el promedio creo que son dos o tres cierres semanales, me parece que aquí hay que buscarle una alternativa, aquí ya se han hecho Audiencias Públicas, esta Comisión lo ha generado a pesar de que nosotros tenemos otro tipo de tareas y de responsabilidades. Pero es un llamado al Gobierno, que definitivamente este proyecto hay que buscarle una solución definitiva por los cierres, las pérdidas, las personas que duran allí trancadas por horas o por días, un proyecto que indudablemente tuvo una falta de planeación y problemas en la estructuración.

Yo quiero hoy limitarme a tres puntos, municipio de Quetame, hay una gran injusticia, un gran incumplimiento de parte de Coviandes y hoy le pido Ministra que intervenga usted, con el compromiso que hay con la vereda Guacapate en el municipio de Quetame, que queda a un kilómetro del caserío de Puente Quetame y les toca ir a hacer un giro a más de 10 kilómetros, hay un compromiso con esa comunidad de un puente peatonal. Hay allí unos problemas de seguridad vial y lo que hizo Coviandes fue aislar el corredor vial, hay unos problemas con unos derrumbes y con unas afectaciones de vivienda en el caserío de Puente Quetame, aquí hay unos incumplimientos a esa comunidad.

Municipio de Guayabetal, y que aquí está también el señor Alcalde, aquí también hay unos incumplimientos y unos problemas, problemas en la gestión predial, problemas en la falta de previsión y atención de los riesgos, en la necesidad de recuperar bancadas, en la construcción de los puentes en los sectores de Flandes y Villa Ximena, en la construcción del retorno en Casa de Teja a 5 kilómetros de Guayabetal. Importante que hoy se le informe a esta Comisión, los avances de la situación que se dio en el Puente de Chirajara, que se nos dé un informe. Igualmente seguir advirtiendo sobre los problemas que podemos seguir teniendo en el Puente La Caridad que puede correr la misma suerte.

Y por supuesto la filtración que hay de los túneles, yo voy a dejar Presidente, ya para el cierre los informes de los órganos de control que no los quiero mencionar en este momento. Pero sí hoy plantear la necesidad de unas soluciones definitivas, ahí hay unos corredores complementarios yo no voy a decir que esas son las soluciones definitivas, el Sisga - El Secreto, una posibilidad, hoy también tiene unos recursos importantes asignados, la vía al Guavio que también puede ser un corredor complementario, no estoy hablando de corredores alternativos sino de complementarios, pero es pedir una decisión política y financiera para la región de los Llanos Orientales que nos brinda la comida al centro del país. Gracias Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Buenaventura. Tiene el uso de la palabra el Representante Harry González, vamos a darle la palabra en su condición de citante un segundito antes el Representante Óscar Sánchez quiere que hablen algunos de los miembros de las Alcaldías que están acá, un segundo y les vamos a dar de a tres minutos sin derecho a prórroga a los que desean intervenir, incluidos los Congresistas. Tiene el uso de la palabra el Representante Óscar Sánchez.

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

Gracias señor Presidente. En el mismo orden de ideas, nos acompañan Alcaldes compañeros de

la región, si les permitimos en Sesión Informal escucharlos como lo manifiesta el señor Presidente, para que posteriormente pues el Gobierno o los compañeros que vayan a intervenir y posteriormente las respuestas del Gobierno. Creería señor Presidente y compañeros si ustedes así lo determinan, que pudiéramos escuchar, nos acompañan cinco Alcaldes de la región, por tres minutos cada uno de ellos señor Presidente, como para tener el concepto claro de las autoridades locales.

Presidente:

Ya vamos a revisar quiénes de los que están acá están invitados formalmente, caso en el cual no tendríamos que decretar Sesión Informal y para que hablen los demás sí tendríamos que hacerlo. Entonces mientras hacemos eso, tiene el uso de la palabra el Representante Harry González, por tres minutos.

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

Buenos días, gracias Presidente, un saludo especial a la señora Ministra de Transporte que nos acompaña, bienvenida a la Comisión Primera, al equipo de trabajo de las distintas agencias y entidades adscritas al Ministerio, el señor Director de Invías. Yo quisiera felicitar a los Representantes Óscar Sánchez y al Representante Buenaventura León por este debate, que pareciera está muy focalizado en una vía muy estratégica para el departamento de Cundinamarca y para el Distrito Capital, pero abusando de la confianza que les tengo y el apoyo que ustedes le brindan a cada una de las regiones colombianas, yo no puedo dejar pasar la presencia de la señora Ministra de Transporte en esta Comisión, para hacerle dos preguntas que están relacionadas con su Cartera pero que no tiene una incidencia directa en el debate.

La Primera pregunta querida Ministra es, si usted pudiera hacer un anuncio acá del estado de la Concesión Neiva – Pitalito – Mocoa al sur de Colombia, que es una vía que tiene un interés directo al departamento del Caquetá, sería la Doble Calzada más cerca al departamento del Caquetá y para los caqueteños también es muy importante en un debate que tiene que ver con el avance de las Concesiones y las Dobles Calzadas en este país, conocer cómo va esa vía, si se le va a caducar el contrato a la concesión que estaba a cargo de los Olarte o si no se va a caducar, pero ya casi llevamos un año del Gobierno y yo creo que es hora de saber con precisión qué va a ocurrir con esa Doble Calzada doctor Triana que es para los Huilenses, pero también es para los caqueteños y para la gente del departamento del Putumayo.

Y Ministra, sabemos que en usted encontramos una nueva madrina para el departamento del Caquetá, sabemos de su cercanía familiar, allá tiene una tía usted me dicen, una tía, una prima, una

sobrina, ojala fuera una hija en el departamento del Caquetá, pero queremos Ministra que usted como ya lo viene siendo sea nuestra nueva embajadora, una caqueteña más por adopción, la tuvimos la semana pasada en el Taller Construyendo País con el Presidente Duque. Yo quiero recordarle mire Ministra, háganos un anuncio hoy positivo con el tema de mantenimiento de la vía Florencia-Puerto Rico – Puerto Rico - San Vicente del Caguán, ya casi ocho años que esa vía no tiene mantenimiento, es un corredor vial primario, acá estamos hablando de Doble Calzadas, estamos hablando de esas vías importantes para ingresar al Distrito Capital, de cómo el desarrollo de Bogotá ya es un desarrollo regional y la región capital.

Pero yo tengo que hablarle de una red primaria doctor Navas, allá al sur de Colombia, San Vicente del Caguán-Puerto Rico - Puerto Rico-Florencia, por primaria que sea a cargo de Invías, a cargo del Ministerio de Transporte, es la vía más importante para los caqueteños, quinientos mil caqueteños necesitamos que a esa vía se le haga mantenimiento, usted ha hecho una apropiación presupuestal. Nuevamente el Invías, el Director de Invías ha estado muy pendiente me lo dijeron personalmente en el Taller Construyendo País, pero me lo han manifestado por escrito mil setecientos milloncitos, mil setecientos milloncitos no es nada, pero cómo es posible que el Ministro de Hacienda no haga ese desembolso, aquí textualmente dicen que el dinero está bloqueado por el Ministerio de Hacienda, Presidente Santos, el único Presidente Santos que tenemos aquí, ayude para que ese Ministro de Hacienda haga ese desembolso, que son mil setecientos millones de pesos para el erario público, ¿Qué son mil setecientos millones de pesos para el Ministerio de Hacienda?

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Germán Navas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Gracias. No interesante el tema, interesante la citación de mis compañeros, a mí siempre que me hablan de carreteras en Colombia yo me pregunto y tal vez ustedes también ¿Y quién montó el negocio de los peajes ya? Apenas está el diseño de una carretera ya están montando el negocio de los peajes ¿O no? Este es el país del mundo donde más peajes se pagan. Cuando se habla de la vía, la carretera de Bogotá a La Calera, yo digo es una ofensa a las carreteras llamar a esa trocha carretera Ministra. Esto los domingos uno no sabe si es el ciclódromo o es una carretera, es imposible, considero a quienes viven en La Calera, no tiene carretera, no tienen, es un camino por el cual ni el Gobierno ni Distrital ni Nacional jamás se han preocupado por ellos Ministra, cualquier carreta

que nos vengan a echar yo ya no les creo, en veinte años ¿Usted sabe cuántas promesas de Ministro de Obras he escuchado yo acá?

Aquí yo transité una vez corriendo de Mendoza a Neuquén y a San Carlos de Bariloche, no pagué un solo peaje en 1.200 kilómetros, aquí para ir al Sisga tengo que pagar dos peajes ¡a qué precio! y sigo un poquito más y pago otro y para Tunja son cuatro. Ni que tuviéramos autopistas a nivel de las italianas o las alemanas, Ministra esos peajes son un robo al ciudadano, un robo y ahoritica me deja súpito Óscar Sánchez cuando me dice, que nos van a montar un peaje dentro del territorio del Distrito ingenio de algún amigo de Peñalosa debe de ser, no sé si amigo suyo, pero en todo caso le escuché a Óscar Sánchez decir que van a montar otro peaje en el interior del Distrito. Si me equivoqué Óscar, no lo estoy calumniando, pero le digo, alguien va a montar un bien negocio en el territorio que usted tanto quiere. Y no pregunten tanto por el Ministro de Hacienda, él está más preocupado con sus Bonos Carrasquilla que con el presupuesto nuestro. Gracias.

Presidente:

Por supuesto doctor Sánchez, Derecho a Réplica, dos minutos para el Representante.

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

Qué pena Profesor Navas, pero si queremos nosotros que la instalación o mejor el mejoramiento de la movilidad en el perímetro urbano del Distrito, que una vez terminada la concesión, queda en cabeza del Gobierno Nacional, tengamos en cuenta los escenarios de que hay una concesión por más de veinticinco años que se entrega sino en las mejores condiciones sí con mejor movilidad y que va a ingresar al Distrito Capital y hemos venido, no vamos a hablar solamente de esta Administración Distrital, hablamos de las anteriores Administraciones Distritales que no ha habido voluntad política de darle una solución a la movilidad de la región y siempre hablamos de toda la temática de Bogotá región y uno de ellos es la movilidad. Y por eso desde aquí, hacemos un llamado al Gobierno Nacional, el mejoramiento de esa movilidad se puede arreglar en el escenario del anillo de la Calle 13 a la Carrera 50 o a la Estación de la Sabana como lo denominamos nosotros, siempre y cuando haya una inversión, pero que no nos vayan a meter peaje, esa es la intención que tienen los Gobiernos Distritales de cobrarle a los colombianos, a los cundinamarqueses por entrar a su capital.

Entonces, yo creo que señora Ministra, sabemos de sus buenas intenciones, pero que se mejore por supuesto esa movilidad en ese corredor de la Calle 13 a la altura del Distrito, que no nos vaya a pasar Ministra con lo que sucedió hace dos años atrás, que en un Proyecto de ley 80, de Ley de Contratación nos querían en un articulo quitar el anillo del

corredor férreo de Bogotá para entregárselo como alimentador a Transmilenio y prohibirnos o castrarnos la idea de tener un Regiotram hoy. Gracias a este Congreso que encontró eso, no lograron que ese articulo pequeñito, inofensivo se dejara para recuperar el corredor férreo, el Distrito y hoy sea una realidad el transporte masivo a través de Regiotram señor Presidente.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Jaime Rodríguez, por tres minutos.

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

Gracias señor Presidente. Pues todos saben que yo pertenezco al departamento del Meta y que hoy vivimos un drama, en cada invierno tenemos el mismo problema los derrumbes de la carretera Bogotá - Villavicencio. Como dice el doctor Navas, pagamos peajes por dormir en la vía, porque para eso se están pagando hoy los peajes, para que la gente duerma en la vía. Hay que admitir que las obras que está haciendo la concesionaria frente al tema de la carretera están quedando perfectas, pero no hemos podido arreglar el problema de la montaña, es un problema difícil entiendo, se dice que es una cordillera joven, pero no tengo claro si es que no hay unos estudios geológicos, ambientales, que determinen cuáles son los puntos críticos, ¿Y de quién es la responsabilidad? Si de la concesionaria o del Ministerio o de Invías, porque nosotros necesitamos es resolver. No se justifica tener una carretera en unas condiciones óptimas pero que no la podamos usar porque estamos expuestos a que nos caiga una piedra y hasta ahí lleguemos, como ha ocurrido porque eso no es nuevo, ha ocurrido a través de mucho tiempo.

Por eso comparto la inquietud de los Representantes de Cundinamarca, por la vía Perimetral que da una solución y le quiero hacer una pregunta señora Ministra. Primero que nos determine ¿De quién es la responsabilidad del problema de la montaña? Segundo que nos diga ¿De quién es la responsabilidad del arreglo de la antigua vía por el Barrio San Cristóbal y Juan Rey? Porque está totalmente en pésimas condiciones y porque uno va a al Distrito y le dicen, es responsabilidad del Invías, y va el Invías y le dice es responsabilidad del Distrito y resulta que nosotros vivimos un trauma, porque tenemos que coger la Boyacá y nos gastamos de aquí a la salida de Villavicencio tres horas, mientras que por aquí si la arreglamos, seguramente los carros pequeños podemos gastarnos treinta minutos. Entonces, es una inquietud y una pregunta para que nos dé una respuesta y además cuándo se va a solucionar lo de la Perimetral de Oriente, porque llevamos tiempo, está contratada y no se resuelve, ni nadie quiere definir cuál es la solución. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Alejandro Vega, antes les pediría que nos circunscribiéramos al objeto del debate que es el que constitucionalmente obliga a la señora Ministra a responder. Sin embargo tenemos otros funcionarios, que si ustedes a bien lo tienen, van a responder algunas de sus inquietudes ya de manera más específica acá. No lo decía por usted, un comentario a futuro. Representante Alejandro Vega tiene el uso de la palabra, tres minutos.

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

Gracias Presidente, un saludo a la Ministra, al Viceministro y a los funcionarios del Gobierno, a los colegas y realmente resaltar el trabajo del Representante Óscar Sánchez y del Representante Buenaventura. Y Presidente, aunque se está hablado de la Perimetral del Llano y la Perimetral de Oriente como lo decía Jaime, hoy hay un suceso en la realidad del departamento del Meta y de Cundinamarca y es que la vía Villavicencio - Bogotá se encuentra cerrada, entonces es conexo a este debate y no podemos nosotros dejar de tener la oportunidad de tener a la Ministra de Transporte aquí en nuestra Comisión y no hacer referencia a ese tema señor Presidente.

Fue en este recinto el año pasado Ministra, arrancando el Gobierno del doctor Iván Duque, donde nos reunimos y le hicimos un debate a la situación de la vía Villavicencio - Bogotá y Jaime como usted le preguntaba a la Ministra sobre los estudios geológicos y los puntos críticos, desde esa fecha se tenían establecidos cuáles son los puntos críticos en la vía. Se han atendido algunos, pero hemos visto deficiencia en otros y realmente no se aprovechó el verano como se debió aprovechar y hoy otra vez en invierno, se encuentra incomunicada Media Colombia Ministra. Nosotros no podemos seguir permitiendo que esta Media Colombia dependa del clima y no llueve sobre manera, son las lluvias normales de todos los años en la apoca de invierno.

Hoy y el día de ayer estuvo cerrado el kilómetro 64+200, en el que fueron cinco días que duró cerrada la vía el año pasado por ese punto, hoy son insuficientes los trabajos que se están haciendo, los compromisos que el Gobierno Nacional adquirió no se han cumplido, no se han cumplido los cronogramas y hoy vemos las consecuencias. El Viceministro muy amablemente me ha informado que para junio van a estar terminadas las obras, pero necesitamos que esos compromisos así como se comprometieron el año pasado, se cumplan Ministra y que en junio tengamos nosotros la garantía de que el tránsito de personas y mercancías sea adecuado por ese sector.

Pero hay algo más preocupante Jaime y para todos los compañeros y los amigos de Cundinamarca, hoy el municipio de Guayabetal esta incomunicado, a la salida hacia Villavicencio cerrado por el Kilómetro 64 y a la salida hacia Bogotá cerrado por el kilómetro 58, y es un punto que se evidenció desde el año pasado que estaba crítico, en los informes de la interventoría, en los informes del Consorcio, tenemos nosotros la información de que el kilómetro 68+100 tenía problemas de manejo de aguas, ¿Hoy qué se ha hecho Ministra? Es la pregunta. Desde hace más de un año sabíamos que ese punto era crítico, ¿Qué se ha hecho? ¿Qué se ha hablado con las autoridades locales, con la Corporación Autónoma, con los privados a los que ustedes les están echando la culpa, que generaron el deslizamiento? Qué se ha avanzado y que nos den a nosotros garantía, para que la vía no sufra este tipo de situaciones. Muchas gracias Ministra.

Presidente:

Gracias Representante Vega. Tiene el uso de la palabra el Representante David Pulido, tres minutos.

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

Gracias señor Presidente. Aquí lo decía usted, nos enfoquemos en el objeto del debate de Control Político, yo soy del departamento del Guaviare no puedo, digamos que no voy a ahondar en los otros temas que tocó el citante compañero Óscar Sánchez o el doctor Buenaventura, pero sí hay un tema específico del debate que indispensablemente nos toca a nosotros como región. Todo el tema de la Orinoquia lo acaba de mencionar el Representante Jaime Rodríguez, el Representante Alejandro Vega, y por demás obviamente tengo que hablar por quienes represento, los habitantes del departamento del Guaviare.

Solamente tenemos esta vía de acceso desde la región del Guaviare por vía terrestre que facilita en materia económica y movilidad a quienes viajan diariamente desde San José a la ciudad de Bogotá. Pero también cómo esta situación de no poder tener a tiempo de hoy, cuál ha sido el estado de incumplimiento de estos compromisos que hace un año cuando se generó el debate de Control Político sobre este corredor vial, que entre otras cosas fue usted Representante Alejandro quien lo citó en ese momento y quedaron unos compromisos, nos dijeron que obviamente había unas implicaciones o responsabilidades conjuntas entre el Invías y el Concesionario que opera esta vía, sería bueno conocer ¿Cuál es el estado de avance prácticamente, ocho meses después?

No podemos seguir permitiendo que el invierno cada que aparece, pues obviamente sea una circunstancia negativa en materia de movilidad, de competitividad y todo lo que esto trae. Sumado a esto nos tocará mientras hay soluciones definitivas,

ver cómo se compensa esas situaciones de movilidad en materia de transporte aéreo Ministra. Guaviare no tiene sino tres vuelos a la semana, yo mismo me veo afectado para llegar aquí a Bogotá a cumplir obviamente con las funciones en Comisión y en Plenarias, porque muchas veces el tema de los vuelos no me es beneficioso y por carretera también tengo dificultades para llegar. Entonces, sí pediría revisar el tema de tarifas por lo menos como una medida de momento, transitoria pero que lo podamos discutir o usted lo pueda llevar a escenario con Satena que es la única aerolínea que nos presta servicio.

En el sentido de verificar que si no se corrigen esta falla en el kilómetro 58 y en el kilómetro 64 pues definitivamente este corredor Perimetral de Oriente no va a tener efectos porque los vehículos así no pasen por Bogotá y lleguen algún día a tener transitabilidad por esta vía, por la parte anterior a los cerros orientales de Bogotá, tampoco van a poder llegar a cumplir su misión que es llegar o venir desde los Llanos Orientales. Entonces, aquí sí definitivamente también no podemos permitir que obviamente sigan estos proyectos andando de manera aislada sin contar lo que tiene que ver con el Concesionario del Sisga, por la vía que va también en esta parte de Cundinamarca hacia Boyacá como una vía alterna al Llano, tal vez eso hubiera sido también prudente o se pueda también incluir ahorita en materia de requerimiento le digo a los citantes del debate. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Pulido. Tiene el uso de la palabra el Representante César Lorduy, por tres minutos.

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

Gracias Presidente. Voy a tratar de utilizar el motivo contrario de mi colega Harry para expresar lo siguiente. En primer lugar, obviamente felicitar a Óscar y a Buenaventura por el debate, que permite encontrar que no solamente hay problemas en lo que ustedes legítimamente reclaman sino que hay problemas casi en todas partes, en todas partes me refiero al hecho de que hasta donde yo tengo información, se encontró todos los compromisos financieros vencidos, otros por comprometer, no hay recursos sino hasta después del año 2024, no sé cuántos cientos de consultas previas, cantidades de contratistas incumplidos y definitivamente si yo estuviera en ese escenario estuviera no solamente preocupado, angustiado, sino que debería estar también motivado para tratar de resolver toda esa gran cantidad de problemas, que yo entiendo que usted ha heredado en su gran parte Ministra, obviamente no excluye la responsabilidad que tiene de resolverlo.

Pero cuando decía que me refería a los motivos de Harry, invocando que usted quiere que la Ministra

se vuelva caqueteña pues me parece muy bien, pero también quiero resaltar que de la misma manera como usted reclama eso, yo quiero resaltar lo que ella como Barranquillera ha hecho por la Región Caribe. Han sido muchos los reclamos que hemos presentado, muchos igualitos a los que ustedes han presentado, fundamentalmente con relación al Puerto de Barranquilla, con relación a la APP del Río Magdalena, con relación a muchas de las vías que no tienen financiación y que todavía le seguimos reclamando como la parte que corresponde a la Doble Calzada Barranquilla - Ciénaga, como tampoco hay financiación para los viaductos en Ciénaga y estamos en ese mismo proceso en el que esta Sánchez, que está Buenaventura y que está Harry, pero de lo que me consta es el compromiso que ella tiene, mantiene y que por lo menos parcialmente en la Región Caribe nos ha cumplido. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Como caqueteño de adopción le pedimos a la Ministra que nos acompañe en los justos reclamos de algunos otros Representantes. Tiene el uso de la palabra el Representante Deluque, tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Alfredo Rafael Deluque Zuleta:

Gracias señor Presidente, buenos días a todos los asistentes, muy agradado que nos acompañen en estos debates los funcionarios de primer nivel del Gobierno Nacional, con el fin de que puedan dar respuesta a los interrogantes de los citantes y de los otros que podamos nosotros presentar. La situación de las concesiones y de las vías en el país es un tema difícil, que debería ponerse una lupa muy importante y muy especial, en muchas ocasiones señora Ministra la ecuación financiera del contrato resulta siendo afectada por la situación particular de las vías. le cuento algo que no se si lo sabe, en La Guajira y el Cesar se intentó hacer una concesión o una APP entre la conexión vial Guajira, pero se llamaba Cesar-Guajira y mire que esa APP está hoy siendo, es uno de los casos de análisis sobre políticas públicas en la Universidad de Harvard, si quiere yo le ayudo a conseguir el caso de estudio, porque a pesar de que la APP fue otorgada hoy no pudo hacerse, se siniestró por decirlo así, por la comunidad que se opuso a la cantidad de peajes.

Pero aun así con los peajes existentes, en Harvard lo que están diciendo en el caso de estudio que está siendo en consideración, es que esa APP era inviable porque el flujo de carros que tenían, no alcanzaba para cumplir con las metas trazadas por el privado. Eso muchas veces ocurre no solamente en La Guajira sino en otras partes, entonces por hacerse al negocio, los privados o los concesionarios que creen que es un gran negocio, asumen unas obligaciones que después no pueden cumplir y nos vemos abocados a las situaciones que han descrito

los anteriores, que me han antecedido en el uso de la palabra. Gracias a Dios podemos decirlo así, en La Guajira eso no sucedió y sencillamente no tenemos Administración de la vía pero por lo menos sabemos que nos íbamos a meter en un negocio que iba a costarnos más de lo que nosotros podíamos esperar en retribución.

¿Pero además qué otras cosas se presentan en esto? Por ejemplo señora Ministra, muchas veces en esas APP o en esas concesiones, se permite que los concesionarios instalen los peajes, antes siquiera de que la comunidad vea que hay una mejoría en las vías, entonces obviamente los dueños, las personas que transitan por las vías, la comunidad en general que está viendo el beneficio o el perjuicio, pues dice, hombre en este vía nunca ha habido un peaje, en esta vía jamás a nosotros nos han cobrado por transitar, ahora nos cobran por transitar pero aun la vía sigue mal. Me parece que falta un poco de diseño en cuanto a cómo debe establecerse ese tipo de alianzas público-privadas, porque definitivamente como se ha hecho hoy carrera en los demás contratos públicos señora Ministra, lo que se está exigiendo hoy es que exista una inversión muy importante inicial de los concesionarios o de los contratistas para que pueda haber luego desembolso de los dineros públicos por parte del Estado, si eso pasa al revés entonces va a haber una mala percepción desde el principio.

Le pido señor Presidente treinta segundos más para dos cuñas con la Ministra que yo sé que no son objeto del debate, pero que no puedo dejar la oportunidad de decírselas. La primera señora Ministra, usted tiene hoy en su manos el proyecto que termino que deja en fase 3 la construcción de la vía perimetral de La Guajira que le da la vuelta a la Alta Guajira que es una vía importantísima que nos va a salvar, que va a salvar vidas, que va a llevar agua y que va a llevar educación a un territorio que no está conectado con el país. Pongámosle atención a ese tema que yo sé que si usted trabaja de la mano con las entidades territoriales, podemos conseguir los recursos que se necesita. Y lo segundo, el peaje que está ubicado entre San Juan y Distracción en La Guajira, es un peaje que recauda un dinero importante pero por irse esa plata a la bolsa general, hoy tiene a la vía de nosotros o a esa vía de nosotros absolutamente abandonada y se está presentando la una problemática importante.

Presidente:

Gracias Representante Deluque. Tiene el uso de la palabra el Representante Albán, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Luis Alberto Albán Urbano:

Bueno, en hora buena la citación del debate de Óscar y Buenaventura, porque trae un tema, sí efectivamente es concreto, la citación, es el tema de Cundinamarca, se extiende un poco hacia el Meta pero es un tema nacional. La Ministra va a salir de

aquí adoptada por muchos departamentos, porque en todos los lugares hay esos problemas, pero más allá de los problemas viales de ampliaciones y todos esos temas yo tengo una pregunta concreta.

Nosotros estamos preparando un debate sobre el tema del cumplimiento de los Acuerdos y hay un punto muy importante ahí Ministra, que tiene que ver con generar condiciones de vida digna para el campesinado, que implican entre otras cosas, un aporte importante a la economía nacional con la producción agrícola. La pregunta mía es, si puede responder ahora o si no lo dejamos para luego, pero yo sí quiero dejar la constancia del interés nacional que tiene que ver todo el tema de las vías terciarias que se acordaron, que se pactaron en el Acuerdo. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias Representante Albán. Tiene el uso de la palabra el Representante Élbort Díaz por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Élbort Díaz Lozano:

Gracias señor Presidente. Señora Ministra de Transporte gracias por haber venido aquí a esta Comisión Primera, sabemos que no es la Comisión suya pero aquí hay muchas inquietudes también. En mi caso por ejemplo que soy del Valle del Cauca, de municipio de Palmira - Valle Colombia, usted sabe señora Ministra que la concesión de la malla vial del Valle del Cauca se terminó hace ya algunos meses y que la nueva concesión de la malla vial pues está en proceso de que se haga la licitación y demás y todo ese proceso que eso conlleva, pero eso está muy atrasado ¿Y nos preocupa supremamente por qué? Sabemos que esos recursos de los peajes los está administrando Invías, que es una dependencia que también está a su cargo y nosotros en el Valle del Cauca tenemos muchas dificultades con esa administración de Invías de esos recursos, porque el mantenimiento de esas vías es muy tardío, tenemos inconvenientes con, por ejemplo las ambulancias no aparecen, por ejemplo el mantenimiento de las zonas verdes de las vías no se hace en su debido momento etc., etc. Pero, además en la estructuración de esa Concesión del Valle del Cauca hay algo importante que le quiero decir, el Municipio de Palmira donde yo soy nacido y criado, oriundo, doctor Navas hay cinco peajes en ese solo municipio, en el solo Municipio de Palmira, cinco peajes.

Para ir a un corregimiento de nuestro municipio de Palmira tenemos que pagar peaje qué tal, tenemos una tarifa diferencial de Cali a Palmira y de Cali a Palmira no tenemos sino como 18 kilómetros, pero bueno aun así lo que nosotros decimos es que con la estructuración de la nueva malla vial se tienen en cuenta unas obras y las obras que nosotros hemos solicitado para el Municipio de Palmira, muchas no se han tenido en cuenta, yo creo que hay tiempo y es necesario tener en cuenta el Municipio de Palmira

en esas obras, toda vez que tiene cinco peajes y lo ideal es que por supuesto podamos tener en ese municipio obras importantes con esa estructuración de esa nueva malla vial para el Valle del Cauca. Pero por sobre todo que agilicen esa estructuración de esa malla vial.

Presidente:

Treinta segundos para que termine Representante Élbort Díaz.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Élbort Díaz Lozano:

Gracias Presidente. Y la estructuración de esa malla vial y que opere nuevamente esa nueva malla vial del Valle del Cauca es urgente, porque por supuesto la administración de INVÍAS pues no es la mejor, no es la más rápida, no es la expedita y no es la que nosotros necesitamos. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Élbort Díaz. Tiene el uso de la palabra el Representante Peinado.

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

Muchas gracias señor Presidente, es una intervención breve y concisa. Señora Ministra, recordarle el compromiso que tiene tan grande el Gobierno Nacional con los habitantes del Municipio de Nechí, un municipio del Bajo Cauca Antioqueño de categoría sexta, que cada que tenemos dificultades con el Río Cauca se nos inunda, no da espera los jarillones con una vía de acceso que además conecta si no estoy mal de tres a cuatro departamentos. Esa vía si no es con ayuda del Gobierno Nacional nunca será un hecho, ni una realidad para estos antioqueños. Sencillamente quería dejar esta constancia porque es un tema que venimos peleando o más bien, dígame luchando y solicitando hace años, créame Ministra que es un municipio supremamente deprimido y los necesita a gritos. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias Representante Peinado. Entiendo la oportunidad única de tener a la Ministra de Transporte tan ajena a nuestra Comisión, pero les insisto que por favor nos circunscribamos al tema objeto de Debate. Yo sé, si yo estuviera del otro lado quizás también haría unas preguntas, pero el Reglamento me obliga. Representante Daza tiene, tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Juan Manuel Daza Iguarán:

Gracias Presidente. Primero sea felicitar a los colegas Buenaventura y Óscar por traer de presente una situación que se viene presentando en todo el país. Yo recuerdo mi primera conversación con la

Ministra cuando hacía parte del Gobierno y luego en una reunión le dije, usted está en el peor de los mundos Ministra, porque encontró un mundo de anuncios y una cuenta bancaria en ceros, pero como si fuera poco, encontró también una infinidad de solicitudes de consultas que tenían paralizados muchos proyectos de infraestructura que las regiones nos reclamaban, y muchos otros mal estructurados y por ende no tenían licencias ambientales, qué problema.

Pero Ministra, a la gente buena se le exige más, y de verdad que por eso con cariño la rodeamos y le deseamos todo el éxito, somos conscientes de la difícil situación, pero usted en nueve meses ha demostrado que podemos hacer cosas grandes, que en nueve meses usted haya desentrabar el 70% de esos proyectos 3G y 4G que ni cierre financiero tenían, habla muy bien de su gestión. Si eso es en nueve meses y tiene una buena calificación, créame que, al finalizar el cuatrienio, usted va a tener un cinco aclamado, porque estamos seguros que va a resolver muchos de los problemas en materia de infraestructuras de las regiones. Y lo hablo por una experiencia y es el sector III de la Ruta del Sol, cuando usted llegó a su Cartera y luego de cuatro años de abandono total, en el que entre ires y venires entre el contratista y la comunidad y el Gobierno, no avanzamos un milímetro de vía, vamos a reactivar esa obra gracias a un arduo trabajo suyo y de la ANI.

Ministra, de verdad que bienvenido el Debate citantes, no es un tema solamente de Cundinamarca, todas las regiones del país lo tenemos y no puedo antes acabar mi intervención sin recordarle como lo hemos hecho varios, el empujoncito con el sistema integrado de transporte de Valledupar, el Viceministro Ostos ha sido muy diligente en el tema, estamos seguros que lo vamos a sacar adelante, será un gran anuncio para el próximo Taller el 25 de mayo. Muchísimas gracias.

Presidente:

Gracias Representante Daza. Tiene el uso de la palabra el Representante Rivera.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Juan Carlos Rivera Peña:

Gracias señor Presidente. Yo sé que usted dice que nos debemos suscribir al tema del Control Político, felicito al doctor Óscar y al doctor Buenaventura, pero no podemos doctor Santos dejar de aprovechar la presencia de la Ministra a quién le agradezco y a todos los demás funcionarios. Yo soy de Risaralda, en Risaralda ha habido un tema bastante complejo con la concesión y con el peaje en la vía Cerritos- Cartago, Cerritos-Pereira y allí hay unas comunidades que se han visto afectadas y cómo lo decía mi compañero del Valle pagan una tarifa diferencial, pero se ve con dificultades y hay

un sector que es Puerto Caldas donde se ve muy afectado y eso pertenece a la ciudad de Pereira.

Pero lo que me quiero referir Ministra, es que la concesión pues se renovó o se va a renovar, hicimos y hablamos en la ANI y hay unas obras complementarias que están sujetas a que se hagan por parte de la concesión y no se han realizado unos puentes peatonales, unas glorietas, un tercer carril hacía de Cerritos a la Virginia. Y creo que eso es importante que como lo decía el Representante Daza, usted ha sido una persona eficiente con las 3G y con todo lo que conlleva a la movilidad de este país en las vías que estábamos bastante atrasados, pero requerimos que se hagan esas obras complementarias. En la vía Pereira-Cerritos o Pereira-Puerto Caldas llegando a Cartago, hay mucho ya desplazamiento y muchos complejos residenciales y eso tiene una movilidad bastante grande y se va a ver afectada y también el tema peatonal y el grado de accidentalidad donde personas afectadas, peatones, han tenido accidentes graves y hasta han llegado a tener víctimas, es importante que se hagan esas obras complementarias.

En el Plan de Desarrollo una de las vías que quedó es la doble calzada La Romelia- el Pollo, viajar de, y por allí se desplaza la gente hacia Manizales, Chinchiná, Santa Rosa de Cabal, también es importante que impactemos en ella y que trabajemos dentro de la inclusión que se hizo en el Plan de Desarrollo, pero que en la movilidad hoy se ve muy afectada por ese doble carril y es muy dispendioso el viaje que hay de la gente que viene del Norte del Valle o del Valle, o la gente que va hacia Manizales o hacia Medellín en este momento, mientras termina la 4G que va hacia Medellín por la vía La Virginia. Muchas gracias señor Presidente y gracias Ministra por tomar atenta nota.

Presidente:

Gracias Representante Juan Carlos Rivera. Tiene el uso de la palabra, la última intervención antes de que escuchemos a los Alcaldes invitados, tiene el uso de la palabra el Representante Gabriel Jaime Vallejo, por tres minutos.

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

Gracias Presidente, muy buenas tardes ya a todos los compañeros de la Comisión Primera, a la señora Ministra y demás funcionarios del Gobierno Nacional y a los ciudadanos que nos acompañan. Yo quisiera empezar señora Ministra, por agradecerle lo más importante que quizás un ciudadano hoy en día requiere y es la apertura del diálogo, somos conscientes de las enormes dificultades que el Sector de Infraestructura tiene en este país, producto de muchas causas: mala planeación, mala regulación, producto obviamente de la corrupción. Entiendo perfectamente el objeto del Debate, creo que es algo similar que vive todo el país y al respecto quiero

referirme a dos aspectos fundamentales. Ah bueno, reconocerle que esas herramientas que se lograron incluir en el Plan Nacional de Desarrollo lideradas por usted señora Ministra, quizás nos abren una luz, creo que falta todavía, lo hablábamos en el tema de reformar la Ley de Apps, pero creo que esas herramientas nos van a dar una luz.

Dos aspectos fundamentales señora Ministra. Lo primero, la ciudadanía colombiana y el pueblo colombiano tiene una rabiecita, los colombianos de alguna u otra manera estamos indignados por muchas causas que acongojan a la realidad país, es fundamental tener un diálogo permanente con las comunidades y aquí le hago un reconocimiento al señor Viceministro de Infraestructura, doctor Manuel gracias, a los funcionarios de la ANI. Lo decía ahorita al doctor Rivera, en Risaralda tenemos unas dificultades y siempre han estado ahí con la apertura al diálogo, necesitamos señora Ministra a esa olla de presión levantarle la válvula y eso solamente se logra con el diálogo social. Y lo segundo, señora Ministra haciendo referencia al tema de Cundinamarca, mire aquí hay un gran problema de ordenamiento territorial que sé que no es un tema que le corresponde a la Nación, pero gran parte de los problemas de infraestructura de este país, están relacionados con el ordenamiento territorial de los municipios y los departamentos.

Señora Ministra, no hacemos nada en estructurar proyectos de infraestructura, en sacar adelante las concesiones de cuarta generación, sino acompañamos proyectos de ordenamiento territorial en las regiones de una manera lógica y sensata, el problema de Risaralda mi querido Juan Carlos lo tengo más claro, es un problema de ordenamiento territorial del Municipio de Pereira y el Municipio de Cartago. Gracias Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Vallejo. Tiene el uso de la palabra el Representante Andrés Calle, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Andrés David Calle Aguas:

Gracias señor Presidente. Señora Ministra bienvenida a está la Comisión de todos los colombianos. Yo no podía dejar pasar la oportunidad sin comentarle la grave situación que vivimos en el Departamento de Córdoba, ya estamos cansados los diputados, los alcaldes, los concejales, los ciudadanos, estamos cansados de la imposición que se nos ha puesto con los peajes de manera poco estudiada y de manera arbitraria. Las manifestaciones han sido muchas, las acciones constitucionales que se han tomado también, acciones populares, acción de tutela, acción de cumplimiento y aquí no ha habido ninguna respuesta de ninguna entidad. Se le ha impuesto una carga mucho más allá de las capacidades de los cordobeses, se ha realmente

silenciado la voz de todos los cordobeses que han exigido que exista transparencia, que exista equidad en cuanto a la carga que debemos pagar, aquí hay tres peajes que precisamente pagan las regiones más pobres, las regiones con el mayor número de víctimas del conflicto armado del departamento.

En San Jorge y el Alto Sinú están condenados a pagar tres peajes para ir a su ciudad capital, realmente es injusto, realmente hemos escuchado las manifestaciones de solidaridad del Presidente Iván Duque, pero las acciones no se han tomado, pareciera que hubiera una política sistemática de favorecer a los concesionarios e ir en contra de las poblaciones más pobres, víctimas de los diferentes flagelos que vive el país, como lo es la población del Sur del departamento de Córdoba, la población costanera que ha vivido de manera sistemática la imposición de peajes arbitrarios.

Presidente:

Muchas gracias Representante Calle. Ahora vamos a pasar a darle el uso de la palabra a los Alcaldes invitados no sin antes decirle a los apreciados Representantes que ya oigo retumbar las barrigas de sus compañeros, así que ténganlos en cuenta.

Los Citantes por favor mi Representante, esto es responsabilidad de los citantes no darle gastritis a sus compañeros. Tiene el uso de la palabra el Representante Deluque para una Moción y seguimos con los alcaldes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Alfredo Rafael Deluque Zuleta:

Presidente, nosotros como Partido de la U, le pedimos que nos excuse porque tenemos una reunión de Bancada para mirar unos proyectos de ley que se van a debatir en seguida. Entonces quiero que nos excuse y también pues la señora Ministra, nosotros siempre somos los primeros en quejarnos cuando los funcionarios no vienen, pero hoy que nosotros nos vamos antes que usted hable, le pedimos excusas por esto, muchas gracias.

Presidente:

Por supuesto, así será doctor Deluque, después pueden tomarse un café con alguno de los que los acompañan para que les den respuestas a sus inquietudes. Tiene el uso de la palabra en primer lugar el señor Alcalde Municipal de Guasca, el doctor Miguel Arturo Garavito Díaz, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Miguel Arturo Garavito Díaz, Alcalde de Guasca Cundinamarca:

Buenas tardes para todos, Presidente muchas gracias, a los honorables Representantes citantes, al doctor Sánchez y al doctor Buenaventura mil gracias de verdad por la oportunidad que nos dan de aprovechar estos espacios. De verdad que es

preocupante señora Ministra a usted un caluroso saludo, lo mismo que a todo su equipo de Gabinete, al Viceministro docente mío de la Universidad Sabana por supuesto mil gracias. De verdad que es preocupante la situación que hoy transcurre en todo el sector del Guavio, me tomo la vocería para hablar en nombre no solamente de mi municipio sino de la Región del Guavio, una región por mucho tiempo maltratada, por mucho tiempo sufrida con la insuficiencia en las redes viales de nuestra región.

Hoy desafortunadamente no solo con las obras inconclusas que se han generado por la construcción de la POB, sino por la dificultad que tiene la región y que tiene particularmente el Municipio de Guasca porque como lo decimos, ya Guasca en su lenguaje nativo qué significa rodeada de cerros, hoy ya no es rodeada solamente de cerros, es rodeada de peajes y lo complicado de esto, es que tenemos dos peajes al ingreso de nuestro municipio y dos peajes a la salida de nuestro municipio, por ende de la Región del Guavio. Esto realmente es preocupante, no solamente para nuestra comunidad sino para la economía de la región, porque esto incrementa los costos de cada uno de los productos que se generan en nuestras regiones y en nuestro municipio.

Por eso de verdad a usted señora Ministra, a su equipo de gobierno, al Parlamento y por supuesto a esta Comisión Primera, le solicitamos su colaboración, para que nos tengan en cuenta y para que analicen la posibilidad no solamente de tener una tarifa preferencial para nuestras comunidades y nuestro municipio, sino que tengamos la posibilidad de tener no solamente esa tarifa preferencial sino que ojalá el cobro de uno de los peajes o el no cobro de uno de los peajes, es que saliendo por La Calera, llegando al Municipio de Bogotá o a la Capital de la República pagamos peaje, saliendo por el Municipio de Sopó pagamos peaje, porque ese es el nuevo peaje que están construyendo en este momento que es el peaje de Neusa.

Quedamos con dos peajes a la salida y lo mismo pasa el retorno el peaje de La Caro y el peaje de arriba De Patios, eso es una situación que es necesario y prioritario que sea analizada por ustedes, para que de alguna manera tengamos esa situación y esa solución para poderle dar mejor calidad de vida a nuestra comunidad. Y qué no decir de las obras inconclusas, en el sector de Cuatro Esquinas se construyó un *round point*, un *round point* que como lo decía el doctor Buenaventura, muy mal planificado, muy mal proyectado y desafortunadamente en esa falta de planeación y en esa falta de planificación, vemos hoy como con las torrenciales lluvias, las aguas residuales se están devolviendo a las residencias de nuestros habitantes del sector y es ahí donde tenemos ya no solamente un problema de movilidad sino un problema de salubridad pública, por eso tan.

Presidente:

Treinta segundos adicionales para que termine el señor Alcalde.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Miguel Arturo Garavito Díaz, Alcalde de Guasca Cundinamarca:

Para que, de verdad en esas dos circunstancias particulares, en la disminución tarifa preferencial o en la no inclusión sea tomada en cuenta la Región del Guavio especialmente en el Municipio de Guasca y en las obras inconclusas no tenemos senderos peatonales, no tenemos las obras de alcantarillado terminadas, el round point en mala calidad y esto ha hecho que se incrementen los accidentes de tránsito y los accidentes en nuestras comunidades. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias señor Alcalde. Tiene el uso de la palabra el Alcalde de Guatavita, el doctor Robeth Peña Romero, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Robeth Yamit Peña Romero, Alcalde de Guatavita Cundinamarca:

Bueno, muy buenas tardes para todos, un saludo muy especial a la señora Ministra, agradecerle a los Honorables Representantes por este espacio, al Representante Óscar Sánchez y a nuestro gran amigo Buenaventura León por realmente estar pendiente de nuestros municipios. Como Alcalde del Municipio de Guatavita, hemos venido dando la lucha en muchos aspectos señora Ministra, frente al tema de la perimetral, hemos logrado unos avances, pero hacen falta unos compromisos importantes que hizo esta concesión con el municipio y que hoy no han sido cumplidos.

Pero en especial, quiero referirme a un tema crucial importante y álgido como es el peaje de la vía Guasca-Sopó, en su momento cuando iniciamos esta administración en el 2016, la Perimetral de Oriente nos hizo hacer un censo con la comunidad, porque íbamos a ser beneficiados de la tarifa preferencial señora Ministra y hoy desafortunadamente de acuerdo a una resolución del 2014, Guatavita está por fuera de esa tarifa diferencial o preferencial. Por eso queremos pedir el favor señora Ministra, a los Representantes a la Cámara, a la perimetral, a la ANI que Guatavita sea respetada y se honre la palabra que en su momento nos dijeron en varias reuniones que íbamos a tener la oportunidad, que íbamos a tener acceso a esa tarifa preferencial. Guatavita vive del turismo, y como lo manifestó el Representante Buenaventura León, como lo manifiesta nuestro Alcalde de Guasca, estamos rodeados de peajes y por eso pedimos el favor, que hoy no respeten y que hoy Guatavita sea tomada en cuenta en esta tarifa preferencial, ya que en el 2016 y 2017 la concesión nos hizo hacer este censo y se generó una expectativa enorme con la comunidad.

Por eso les agradeceremos este espacio doctor Buenaventura, doctor Óscar y reclamamos que Guatavita sea respetada, reclamamos que Guatavita sea tomada en cuenta en este tema de la tarifa preferencial del peaje. Los otros compromisos que hemos mencionado el acceso a los predios, mejoramiento de unas vías dentro del municipio, que fueron compromisos que en su momento la Perimetral nos dijo sí, a la comunidad le dijeron sí, a la administración municipal y que hoy no han sido cumplidos. Por eso les pedimos el favor con todo el respeto que cumplan estos compromisos, que le cumplan a la comunidad, que nos cumplan a nosotros qué es importante porque nosotros como mandatarios tenemos que darle siempre la cara a la comunidad, los Representantes a la Cámara darle la cara a la comunidad y no les podemos quedar mal siempre y todo que ellos dijeron que sí lo iban a hacer. Les agradecemos a todos y ojalá señora Ministra podamos tener esa oportunidad de tener esa tarifa preferencial para Guatavita. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias señor Alcalde. Tiene el uso de la palabra el doctor Álvaro Gutiérrez Pardo, Alcalde Municipal de Choachí.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Álvaro Gutiérrez Pardo, Alcalde de Choachí, Cundinamarca:

Bueno señora Ministra, nuevamente nos vemos por acá, un cordial saludo a todos los Honorables Representantes de esta Comisión y pues hay una frase que espero que sea el resultado de este muy buen Debate que se hace hoy sobre Perimetral Oriental de Bogotá y es que, realmente el progreso llega hasta dónde llegan las vías. Está Perimetral de Oriente, con el doctor Luis Eduardo, con la doctora Ángela ya durante más de tres años hemos hablado sobre los diferentes inconvenientes que teníamos, pero realmente coincido muchísimo con las apreciaciones que tenía el doctor Buenaventura León, muchas gracias por invitarnos doctor, al doctor Óscar Sánchez también, desde el punto de cómo al final ya cuando está un proyecto financiado, estamos avanzando, nos venimos a dar cuenta y aquí pues un saludo también a la Directora de la ANLA, me extraña muchísimo que aquí no esté la Corporación Autónoma Regional del Oriente del Orinoco Corporinoquia, por qué? Porque viene a frenarse, a suspenderse este gran proyecto que quizás como muchos lo decían, de sus regiones es el sueño de que tengamos el desarrollo de un corredor vial entre el Oriente que es allá la zona de Villavicencio, con el norte del departamento y después de estructurado, después de que nos tienen más de un año con la maquinaria ahí puestecita en Choachí, más de cincuenta volquetas, una cantidad de maquinaria amarilla, después cuando supuestamente van a arrancar, entonces ya no se puede.

A mí sí me parece doctor Gutiérrez de la ANI y señora Ministra, que debemos luchar por este proyecto, que debemos y tomar decisiones porque llevamos más de ocho meses en los cuales no se sabe si va por el trazado que es, sí lo van a cambiar, qué va a pasar y como lo decía el doctor Buenaventura, aquí lo que se juega es el bienestar de las comunidades de Choachí y de Ubaque, de parte de las comunidades también de La Calera en la cual la gente no sabe si vender, no sabe si construir, no sabe absolutamente nada qué hacer con esos predios. También pues agradecerles, porque no puede ser malo, la 3B, 17 kilómetros maravillosa, muy buena, pero entonces que no nos vayan a decir que ahora por 17 kilómetros señora Ministra, nos van a colocar un peaje, un peaje que realmente las comunidades y ahí sí nos incluimos Choachí, Ubaque, Fómeque, no estamos de acuerdo que por 17 kilómetros nos vayan a instalar un peaje que inclusive como está planteado es de doble vía.

Adicionalmente señora Ministra, pues lo que más nos preocupa en este momento y ya que se habla de un nuevo trazado como bien lo decía el doctor Buenaventura, si posiblemente se pasa al frente que vaya por ahí por el lado de Fómeque qué va a suceder con las unidades o el trazado de las unidades funcionales 4 y 5?

Presidente:

Treinta segundos para que termine señor Alcalde.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Álvaro Gutiérrez Pardo, Alcalde de Choachí, Cundinamarca:

Este punto señor Presidente es muy importante porque tenemos una vía entre Choachí-Ubaque y Choachí-La Calera, que el mantenimiento y la transitabilidad no es segura, hemos tenido más de tres volcamientos de camiones y allí la Perimetral Oriental de Bogotá, la interventoría y la ANI no han hecho absolutamente nada. Por lo tanto, ese es uno de los temas que más me preocupa como Alcalde de Choachí, si cambian el trazado, que el mantenimiento de estas 4 y 5 unidades funcionales, sea lo mejor que se pueda por si van a trasladarlo. Muchísimas gracias.

Presidente:

Gracias señor Alcalde. Tiene el uso de la palabra el señor Javier Castro, Alcalde de Guayabetal.

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

Gracias Presidente. En primera medida agradecerle la deferencia y la invitación del Representante Oscar Sánchez y Buenaventura León. Yo sí quiero llamar la solidaridad del Gobierno Nacional con Guayabetal, en Guayabetal somos colombianos, en Guayabetal sufrimos las inclemencias de la doble calzada Bogotá-Villavicencio señora Ministra, los dos puntos más

críticos de la vía al Llano están en nuestro territorio, en este momento mi comunidad está sitiada por dos derrumbes de gran magnitud y no es posible que la concesión tome decisiones. Aquí el Gobierno es el que tiene que dar las instrucciones y estamos en una emergencia y la invitación es para que el Gobierno Nacional saque los recursos por emergencia y solucionen esa situación crítica de la vía al Llano, es Media Colombia que está represada allí en este sector.

Ministra, no es posible que Coviandes privatice las ganancias y democratice las pérdidas, y yo quiero hacerle una invitación hoy, hemos estado hablando con el doctor Carlos García, el Vicepresidente de la ANI, tienen un sancionatorio Coviandes, imagínese que nos tienen en el trayecto de la doble calzada Bogotá-Villavicencio para nosotros venimos para la capital Ministra y al Casa de Teja, al sector al Puente de la Pala y tenemos que atravesar por el 64 más 200 ¿cómo vamos a hacer? Y entonces tampoco podemos salir ahora para el sector de Mesa Grande porque tenemos el derrumbe del 58. Lástima que no me están mandando en estos momentos videos de la criticidad del tema, y me está poniendo el riesgo es la población urbana de nuestro municipio. Ministra, no han inaugurado el Túnel 13 ubicado en la Vereda de Mesa Grande del Municipio de Guayabetal, Ministra y ya está a punto de colapsar, 200 metros se ha movido en los últimos 200 metros de este túnel sin ponerlo en servicio, ha tenido un movimiento de más de 25 centímetros, esto es crítico para la doble calzada Bogotá-Villavicencio.

Y no podemos aquí echarle la culpa a los campesinos nuevamente, ellos están haciendo las obras de manejo superficial de aguas señor Viceministro, arriba en Mesa Grande y ya están canalizando las aguas hacia la Quebrada de Perdices, pero aquí en este tema, no podemos seguir en la puja entre Coviandes y el Gobierno Nacional de qué quién tuvo la culpa, aquí lo que hay que tomar es acciones pertinentes, poner la plata. Hoy he estado en comunicación con el supervisor de la ANI y me dice Alcalde, aquí la solución de este talud es de plata, vale quince mil millones de pesos porque o sino los guayabetalunos no vamos a poder salir de nuestro casco urbano. Y aprovecho que está la Subdirectora de ANLA para pedirle.

Presidente:

Treinta segundos para que termine Alcalde.

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

Para pedirle encarecidamente de que avale un acuerdo de voluntades entre el municipio, entre la concesión y entre Corporinoquia para comprar urgente unos predios que se necesitan, si esos predios no se compran, vamos a tener más hechos que lamentar, poner más muertos en la vía al Llano. De manera pues que la invitación al Gobierno

Nacional, a que se solidarice con la Media Colombia y especialmente con Guayabetal, porque estamos sitiados por los derrumbes de la vía al Llano.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Pablo Emilio Malo García, Alcalde de Facatativá.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Pablo Emilio Malo García, Alcalde de Facatativá Cundinamarca:

Gracias Presidente. Muy buenas tardes señores Honorables Representantes aquí de la Cámara, doctor Gabriel Santos muchas gracias por la invitación, señora Ministra de Transporte Ángela, muchas gracias por estar acá escuchándonos, los señores autoridades de la ANI, Nancy Valbuena que está por acá acompañándonos es del ICCU y la doctora María Margarita Botero con quien hemos llevado unos lazos de trabajo en estos cuatro años fuerte referente a Facatativá. Si bien es cierto que Facatativá es una de las ciudades más importantes del departamento de Cundinamarca, alrededor de ciento sesenta mil habitantes tiene esta ciudad y es una ciudad que impacta una tercera parte del departamento de Cundinamarca alrededor de cuarenta municipios tienen que ir a Facatativá a hacer precisamente acciones de diferentes índoles que tiene nuestro territorio.

La movilidad obviamente en estas dos vías, lo que es Calle 80 y lo que es Calle 13, se han vuelto un infierno para ese sector a pesar de que se han hecho las inversiones como sea nuestro Representante el doctor Óscar Sánchez al cual le agradezco que haya tenido la deferencia de invitarnos acá y hacer precisamente este debate, porque el Alcalde es la primera persona que la gente le reclama estos hechos, y piensan que el alcalde es el que tiene que responder en cada una estas acciones, y sucede que ahí sí como el cuento, el malo del paseo pasa a ser los alcaldes en estas situaciones.

Yo realmente ante esto y todo el trabajo que hemos hecho con el Gobernador, con el doctor Rey, con el Representante precisamente queremos saber exactamente cuándo se firma ese otrosí y cuándo inician esas obras de esa variante interna de Facatativá, porque como ya lo decía el Representante claramente, nuestra variante está diseñada desde el 2012, en el POT del Municipio de Facatativá, algún día se hará porque es una necesidad. El transporte por Facatativá más o menos doscientos mil buses que vienen de La Costa, que vienen de Medellín pasan por Facatativá, más de cuatro millones de usuarios pasan por nuestra ciudad y todo el transporte de carga que viene del Norte del país.

Es urgente para nosotros llevarle a nuestro municipio, una decisión, decir finalmente con todos los esfuerzos que hemos hecho llevar una definitiva de cuándo iniciamos, cuándo se firma ese memorando porque esto sería un desarrollo importante para todo nuestro sector. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias señor Alcalde. Cerramos las intervenciones de los invitados y ahora procedemos a darle la palabra a los Citados. Tiene el uso de la palabra a quien agradecemos por supuesto su asistencia, como decían a ésta que no es su Comisión, a la señora Ministra de Transporte, la doctora Ángela María Orozco Gómez, por media hora, treinta minutos tiene la señora Ministra de Transporte.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte:

Bueno señor Presidente, buenas tardes, no buenos días sino buenas tardes señora Secretaria, honorables Representantes todos, con algunos de ustedes nos hemos visto en el despacho del Ministerio o en reuniones con algunos de sus alcaldes regionales inclusive en las regiones. Y yo primero quiero como hacer una presentación muy general del sector de lo que yo encontré, para luego entrar a dar unas respuestas puntuales de algunos de los temas que han mencionado y luego, para temas de detalle darle la palabra digamos a la persona de cada entidad, que está a cargo de cada uno de los proyectos que ustedes han mencionado, para poder entrar en el nivel de detalle que ustedes plantean.

Lo primero sea decir que cuando llegamos al Ministerio, lo que encontramos y lo tengo que decir en términos presupuestales, fue un sector totalmente comprometido en su patrimonio y en su presupuesto. Es decir, nosotros encontramos en treinta Proyectos 4G, treinta proyectos que comprometen las vigencias futuras de la ANI hasta el año 2024, de esos proyectos había seis proyectos andando muy bien, pero los restantes veintitrés proyectos estaban parados, es decir son contratos firmados entre el 2014 y el 2016 y su nivel de avance iba entre el 0 y el 2% más o menos, los otros seis iban muy bien.

Ahora, cuando miro eso tiene la complicación de no tener ningún margen fiscal para aprobar o sacar adelante nuevas alianzas público-privadas con ese presupuesto porque está comprometido hasta el 2024, pero, por otro lado, con el presupuesto comprometido y las obras paradas. La razón y ese diagnóstico lo que nos llevó y en algunos de esos inclusive, creo que, en mi primera reunión con cualquiera de los aquí presentes, fue a la semana de estar posesionada con el Alcalde de Choachí y tenía que ver con la Perimetral de Oriente y lo que estaba pasando en ese momento. Simplemente lo recuerdo de memoria porque eso, lo que nos llevó fue a adoptar como un plan de contingencia, montar un cuarto de reactivación económica como lo llamamos, donde nos sentamos a identificar los problemas comunes a todos estos proyectos, a buscar soluciones comunes, a construir eso con los actores, pero también con los entes de control. Ese documento es un documento

público que lo que planteaba, perdón es que a problemas comunes hubiera soluciones comunes y ese documento también lo comentó y lo discutió e incluimos sus comentarios la Procuraduría General de la Nación, por qué? Porque para entrar a mirar y a ejecutar las decisiones para sacar adelante esos proyectos, pues era muy importante contar con la visión de los entes de control y tener sus elementos dentro de la discusión.

Así las cosas, en el mes de octubre lanzamos el documento, lo hicimos público, para nosotros lo más importante era la transparencia y que quedara claro que los problemas comunes iban a tener soluciones comunes y no iba a depender cada concesión de la decisión de un funcionario de turno, sino que tuviéramos un norte claro donde la gente supiera claramente las expectativas. Ahora, ¿cuáles eran las soluciones? Y aquí voy a dar ejemplos, ejemplos que tienen que ver con algunos de los proyectos puntuales que ustedes han mencionado. Había decisiones simplemente administrativas al interior de la ANI que no se habían tomado. La ANI sufría de una parálisis, yo diría a una parálisis derivada de todo lo que pasó con el escándalo de Odebrecht había funcionarios en la cárcel etc., pero la ANI no estaba tomando decisiones, no solamente para tomar una decisión en la ANI pasaba por diecisiete firmas, sino que simplemente no las tomaban y encontramos casos como una concesión donde había tenido problemas de orden público, donde cuando el concesionario acudió a la ANI había tenido una quema de maquinaria amarilla, y la respuesta a la ANI fue: usted sabía cuál era el riesgo de construir en Colombia ese es su problema, en lugar de llamar al Ejército y decir venga acompañemos un riesgo de orden público que claramente es un riesgo que el que puede manejar es el Estado y sobre todo con sus Fuerzas.

Adicionalmente, en los esquemas de los contratos 4G hay la posibilidad de decretar eximentes de responsabilidad, es decir de dar un plazo adicional para cumplir con un hito, cuando es responsabilidad de un tercero que no tiene que ver con el contratista. Este era uno de esos casos por ejemplo que si ahí, si hubo un tema de orden público, pues simplemente retrasó toda esa unidad porque la gente pues obviamente tenía temor de seguir trabajando, los empleados, los operarios no volvieron a trabajar, la gente que estaba comprando predios no volvió. La ANI había tomado la decisión de reconocer el eximente de responsabilidad solo sobre los metros cuadrados de donde estaba ubicada la maquinaria amarilla, es decir le dijo: sí usted tiene noventa días más para cumplir, pero solamente en este cuadrado, como si la maquinaria fuera para trabajar en ese cuadrado, la maquinaria era para trabajar en todo el trayecto y en toda la unidad funcional. Luego, si le íbamos a dar noventa días más para cumplir por actos ajenos a su voluntad no podía ser solamente para donde estaba ubicada la maquinaria

amarilla cuando se quemó, ese tipo de problemas encontramos.

Encontramos problemas como el de la Perimetral de Oriente, que tienen razón, ese proyecto tuvo problemas de planeación porque de hecho todos decían cuando se fue a adjudicar y cuando fue a sacar la licencia ambiental, que el trayecto, el trazado de las unidades funcionales 4 y 5 estaba, había nacederos de agua y eso la comunidad lo decía, todo el mundo lo decía, de hecho la ANLA negó la licencia ambiental, la ANI interpuso un recurso para que le asignaran y le otorgaran la licencia ambiental y al final del día se resolvió otorgando la licencia ambiental. ¿Qué pasó? La obra comenzó y efectivamente los nacederos de agua salieron al sol y los peajes, salía agua hasta de los peajes de donde iban a ubicar los peajes. Es decir, lo que sí fue un problema de planeación, pero ahora la posición nuestra no podíamos sentarnos a decir de quién fue la culpa sino cómo lo solucionamos, y cómo lo solucionamos, pasaba por tener una articulación interinstitucional alrededor del Estado, es decir no solamente se creó la Comisión Intersectorial que preside la Vicepresidenta de la República donde estamos todos los Ministerios, de las que dependen las agencias que intervienen en un proyecto de esta naturaleza, donde trasciende transporte porque el tema ambiental pasa por ambiente, el tema de consulta pasa por interior dependiendo del tema estamos todos los Ministros que además llevamos a las agencias, sino que también nos sentamos a trabajar de la mano con las entidades para buscar soluciones al problema.

En ese caso, obviamente estas dos unidades están suspendidas, pero también es cierto que con la ANLA hemos trabajado la alternativa de que se negó la licencia, pero se está evaluando la posibilidad de que el trazado sea por el otro margen del otro lado del río, que permita la viabilización del proyecto y se está en ese proceso además de reconocerles el tiempo que requiere para eso, para no sancionarlos por algo que es ajeno a la responsabilidad del concesionario. Esos son solo ejemplos de las decisiones que tomamos, desde decisiones internas hasta decisiones de actuar como Estado de manera coordinada. Porque sí encontramos la práctica en que la ANI decía la culpa es de ANLA o la ANLA decía la culpa es de la ANI y cada quien le echaba la culpa el uno al otro, y ustedes más que nadie saben que el Estado es solo uno, porque si uno simplemente le sale un producto malo y uno llama al *Call Center* de la empresa y dice que se queja por el producto, a uno no le pueden responder que la culpa es del gerente de operaciones o que la culpa es del gerente de mercadeo, el día que a uno le contesten eso, pues claramente uno quién sabe qué le responde a la empresa que le dice eso. Lo mismo pasa con el Estado uno no puede decir la culpa es de la ANLA, uno tiene como Estado que construir con la ANLA

una solución y si al final no es solucionable como Estado, tiene que tener una sola respuesta, no puede tener tres respuestas culpándose el uno al otro.

Todo este ejercicio salió, ese fue el diagnóstico, esa fue la propuesta que hicimos y nos comprometimos en octubre que a marzo de este año íbamos a tener reactivados el 70% de los proyectos en términos de gestión. Cómo, Pues acudiendo a todas estas soluciones que planteamos en ese documento público de soluciones, producto de un trabajo que se inició apenas tomamos el cargo en el Ministerio. Tengo que decir que a marzo cumplimos con el compromiso de ese momento, tenemos el 70% de los proyectos reactivados por las distintas decisiones a hoy hay veintiún proyectos 4G que están andando, que están con obra y ya se miran y se pueden validar simplemente por las cifras del DANE de construcción de obra civil. Si uno mira las cifras de ese rubro, los primeros tres trimestres del 2018 habíamos caído 7,6 y 4%, el último trimestre de 2018 crecimos 5.5%, ayer salió la cifra de crecimiento de construcción de obra civil que decimos 6.5%. Y esa, además, usted lo puede vincular directamente a las obras 4G reactivadas, las cifras están en el boletín del DANE y ahí lo pueden encontrar, producto de ese trabajo coordinado.

Ahora, ese trabajo ha implicado, y aquí tengo que reiterar la claridad de que tenemos que tener un sector mucho más cercano a la comunidad, como muy bien lo dijeron algunos de los Representantes, tenemos que tener un diálogo permanente con las comunidades porque parte del problema obviamente era, no teníamos ni comunicación, ni necesariamente unas entidades sensibles a los problemas que implica una comunidad, cualquier tema del proyecto, inclusive la instalación de un peaje. También tengo que decir que mal haría yo en decirles que nosotros podemos quitar los peajes de un contrato firmado y de un compromiso que el Estado tiene en un contrato, porque obviamente si nosotros quitamos un peaje, hay un desequilibrio contractual y es un compromiso del contrato, terminamos no solamente demandados teniendo que pagar la obra y el peaje y asumiendo ese rubro y sin obra. Luego, nuestro ejercicio sí ha sido traer a la ANI, no solamente el antiguo Director de INVÍAS que tenía una gran cercanía con el territorio, precisamente y traer otro Vicepresidente, precisamente traer unos funcionarios que conocieran mucho más la gestión contractual en el territorio, casi que les diría, la ANI tenía una muy buena estructuración, unos muy buenos estructuradores financieros, tenía un diálogo muy fluido con los financiadores, pero ya en la ejecución de los proyectos se quedaba corta, y ya la ocupación del territorio en los proyectos requería no solamente mucha mayor experiencia en esa gestión de lo que implica construir en el territorio colombiano, sino también tener una comunicación mucho más fluida con la comunidad.

Y desde ese punto de vista ese es el reto, lo hemos venido avanzando, como siempre he dicho, nunca será suficiente, tenemos cosas por mejorar, pero hoy tenemos una entidad totalmente distinta donde entiende que su obligación es construir en aquellos casos donde hay una sensibilidad muy alta con la comunidad por el establecimiento de un peaje, obviamente las compensaciones que se puedan dentro del marco contractual. Y eso pasa desde por tener tarifas diferenciales como lo hemos establecido en varias ocasiones, hasta por asumir compromisos con recursos excedentarios de la concesión de obras pequeñas que para el municipio son importantes, casos ciclorrhutas, por ejemplo, caso arborización de unas ciclorrhutas, ese tipo. Hay muchas formas de compensación que nos hemos sentado a trabajar con las comunidades para poder sacar adelante un proyecto y evitar, obviamente, el fracaso de proyectos sobre todo, y aquí tengo algunos de estos proyectos, emitieron bonos en el exterior, en Nueva York, nosotros si dejamos fracasar un proyecto que emitió bonos en el exterior, se acaba el mecanismo de financiación de proyectos en Colombia, simplemente ningún financiador le va a volver a prestar un peso al Estado colombiano o a los proyectos colombianos.

Y ustedes saben que la decisión de montar el programa 4G sobre el esquema de financiación de proyectos, fue precisamente porque era imposible sacar en cuatro años cien billones de pesos para sacar adelante las obras, la única posibilidad era garantizar unos pagos futuros a partir de la aprobación de vigencias futuras y que los financiadores le prestaran al proyecto con las garantías que el proyecto tenía, que son las vigencias futuras que están dentro de los contratos y que son nuestra obligación como Estado. Así las cosas, eso fue lo que encontramos en el campo de la ANI y en el campo del INVÍAS, encontramos un INVÍAS que gracias a ustedes obtuvo un presupuesto en el 2019 que permitía terminar unas obras ícono en Colombia que no estaba financiada su terminación, y continuar pagando la última vigencia de carreteras y proyectos en las regiones a las que se le venía girando recursos durante los últimos diez años y no más. Pero el INVÍAS tal como lo encontramos y como aún está, y ese será el próximo debate que demos, nos lo dejaron en el marco fiscal de mediano plazo con un presupuesto anual de trescientos mil millones de pesos, es decir, el presupuesto histórico del INVÍAS y que a todas luces es suficiente por las necesidades que aquí todos evidencian, ha sido entre 2.5 y 3 billones de pesos para mantenimiento de la red actual y para nuevos proyectos. El presupuesto en el marco fiscal de mediano plazo que tiene el INVÍAS, son trescientos mil millones de pesos a partir del 2020, 21 y 22.

O sea, que ahora lo que viene no solo es un debate de conseguir los recursos sino también de techo fiscal, porque yo no creo que ningún país se

pueda dar el lujo de simplemente desaparecer al INVÍAS, pero tal como lo encontramos desaparece. Porque una entidad cuyo presupuesto tradicional ha sido entre 2.5 y 3 billones, obviamente trescientos mil millones de pesos, este acaso un proyecto las contrataciones del INVÍAS para intervenir en Ruta del Sol II fueron de alrededor de trescientos cincuenta mil millones de pesos en octubre del 2018, ese es el único presupuesto que hay hoy aprobado para el INVÍAS a partir del 2020. Esa es la realidad y es la razón por la que es tan complejo decirles, para mí es difícil decir, nosotros vamos a hacer todo el esfuerzo para gestionar nuevas fuentes de financiación, recursos y buscar cómo en algunos proyectos entre todos, logramos sumar recursos de la Nación y de la región inclusive de obras por impuestos. Pero lo que no van a escuchar es que yo me comprometa a cosas que no tengo y eso lo digo, porque sí he encontrado muchas quejas sobre gente que me diga nos prometieron esto, yo no voy a repetir, mi sucesor no va a encontrar lo que yo encontré, que me he sentado donde me han casi que insultado en regiones porque a mí me prometieron un billón de pesos, yo digo bueno pero no está el CONFIS, no está el CONPES, no está el CDP y yo no me lo robé o sea díganme dónde está porque yo no me los he cogido.

Pero a mí me prometieron algo, y no existe un documento formal de compromiso en nada, pero a ustedes les prometieron y eso pasa en las regiones, yo no voy a hacer eso, es duro, es difícil decirle a la gente hoy no tengo plata, me comprometo a que entre todos vamos a trabajar para dar el debate fiscal y ese es mi compromiso en muchos temas y es el compromiso que puedo asumir con ustedes, pero no les puedo decir yo tengo los quinientos mil millones o los seiscientos mil para hacer los Viaductos de Ciénaga, por ejemplo. No, no existen hoy, tenemos que entre todos construirlos y conseguirlos y tenemos nosotros la obligación y la responsabilidad de buscar nuevas fuentes de financiación, además de dar el debate del techo fiscal. Ese es como el panorama y como les digo, sí hubo problemas de planeación en algunos casos, eso lo estamos atacando, estamos obviamente tratando en que los nuevos proyectos que se estructuren entiendan esta dinámica y hemos involucrado cómo cada una de las entidades, digamos entiende y aprende de las otras en mejores prácticas, es decir, nosotros estamos pidiendo que en las nuevas estructuraciones de la ANI, el INVÍAS y la Sociedad Colombiana de Ingenieros participen en la discusión de ingeniería para validar de alguna manera la planeación de los proyectos y que tengamos en cuenta la información que hoy tiene tanto el Instituto Geológico como el ANLA, sobre los riesgos que hay para, ojalá, prever de la mejor manera posible la mejor estructura que podamos para nuevos proyectos.

Ahora, mencionando algunos de los temas que ustedes han planteado, simplemente voy a

responder tres o cuatro cosas para darle la palabra al Viceministro Manuel Felipe y al Vicepresidente de la ANI que podrían entrar en los detalles de algunos de los temas que han planteado. Lo primero, tiene que ver con Bogotá-Fontibón, Facatativá-Los Alpes, sí tengo que decir que en su momento el otrosí número 9 ampliaba para hacer estas obras complementarias que como bien dice se terminaron haciendo, la concesión hasta el 2031, digamos, unos años adicionales porque no existían los recursos. Pero también el artículo 33 de la Ley 105 del 93 preveía y eso quedó en el contrato, que en el evento en que se generaran los recursos producto de los peajes, simplemente volvíamos al plazo de la concesión inicial. A hoy el plazo de la concesión es el inicial porque los recursos existen, los recursos se generaron y el plazo es 2024, punto, por qué, porque ese mecanismo existe en la medida en que se genere, la misma concesión generó los recursos, simplemente volvemos al plazo original de la concesión que es el año 2024. Esa es la respuesta concreta.

Y ya está digamos incorporada dos horas la variante interna y también la tercera calzada, digamos la tercera calzada en ambos lados, digamos, ambos está *ad portas* de firmarse el contrato, está en revisión en este momento y el tiempo de ejecución de las obras son cuatro años y medio aproximadamente, y estamos *ad portas* de firmarlos. Esa es la información que técnicamente tenemos, como digo, ya para los detalles le voy a dar la palabra al doctor Luis Eduardo, pero sí la vigencia es 2024. La vigencia es 2024, sí se van a hacer las obras de la variante interna, que era la que estaba dentro del contrato, solo podemos hacer digamos lo que está dentro del contrato y también en el tercer carril de alguna manera de cada lado, esas dos están incluidas y digamos están *ad portas* de cerrar el otrosí para la suscripción para el inicio de estas obras.

Eso es en el caso Facatativá, ahora en el caso de la Perimetral de Oriente como les mencioné, todo el ejercicio que hicimos fue trabajar con la ANLA y con el Ministerio del Medio Ambiente y lo que claramente se está planteando es, primero nosotros tenemos que reconocer ese eximente de responsabilidad por algo que es ajeno a la responsabilidad del mismo concesionario, que es la licencia ambiental y en este momento lo que se está evaluando por la ANLA y hay un compromiso con unos tiempos muy claros, es de que, permitir digamos el nuevo trazado por el otro margen y eso nos permitiría reactivar la obra que sabemos es fundamental para todos, reconociendo obviamente el tiempo que eso implica para ellos. Luego, pues, simplemente decirles que sí, en este caso las obras sí están suspendidas, sí, además es fundamental es la otra forma de llegar al Llano, entendemos la problemática de la vía al Llano, pero creo que la ANLA y el Ministro tienen un compromiso

con nosotros muy concreto y hasta ahora nos han cumplido. Primero de rechazar la original para luego poder entrar a evaluar la posibilidad de hacer el siguiente trazado, idear el tiempo suficiente para que ellos presenten el estudio de esa nueva alternativa de trazado.

El tercer tema, aquí nos preguntaron sobre Santa Ana-Mocoa-Neiva y, ¿qué iba a pasar con el concesionario en problemas? Tengo que decir que hubo una propuesta concreta de compra de la posición de ese actor dentro del concesionario, y ya se presentó un plan remedial que en este momento la ANI está evaluando y que ese plan remedial pasa porque la primera obra de intervención sea la vía Pericongo que entendemos es la más riesgosa y ese es el compromiso y la obligación de cualquier plan remedial que se dé, y así se planteó y así se hizo y nosotros esperamos pronto tener una respuesta ya concreta. La verdad tengo que decir también que, si no había una oferta concreta de compra, nos iba a tocar caducar el contrato, nosotros no podíamos seguirle dando tiempos y por eso el proceso de caducidad siguió. Pero sí había una compra concreta que nos diera la viabilidad de tener un nuevo actor que reemplazara el actor en problemas que además viabilizara el cierre financiero, porque además les recuerdo, estos proyectos dependen de que el sector financiero les preste a los proyectos para seguirles año a año en la medida en que las Vigencias Futuras se generan ir repagando esa deuda, ese es el fundamento de los proyectos de financiación de proyectos.

En este momento creo que vamos a tener, estamos en la evaluación del plan remedial y el primer requisito del plan remedial es que la primera intervención sea la vía Pericongo que es la que tiene un problema de accidentalidad muy grande. También en el caso de Puerto Rico-San Vicente, efectivamente están los mil setecientos millones y el Ministro Carrasquilla ya tiene la priorización, estamos dando un debate de descongelamiento para hacer la intervención que este semestre tiene. Ahora, en cuanto a la malla vial del Meta, digamos que yo puedo decirles lo siguiente, nosotros trabajamos con todos, lo primero que hicimos fue instalar una veeduría, invitar a todos los actores que tienen que ver con la vía y me refiero a todos los actores los que van más allá de este Ministerio, porque aquí hay temas ambientales tanto de la Corporación Regional como a Nivel Nacional, pero también hay temas contractuales y hacer pública toda la información del proyecto, incluidas las actas de interventoría. Para qué, Precisamente para evitar que la discusión empiece a ser sobre bases técnicas, yo personalmente he visitado con algunos de ustedes y he acompañado a la veeduría mostrarles las obras cómo van y dentro de eso hay una priorización de intervenciones, el kilómetro 64 que lo estamos atendiendo y las obras concluyen en junio y sí se demoró un poco comenzar la atención, y entendemos que llegó el

invierno, por razones netamente presupuestales, de hecho pudimos intervenir una parte con cargo a la multa que le pusimos a Chirajara y que nos pagaron anticipadamente, mientras logramos que nos permita Hacienda el pasar unos recursos que existen en ese fondo de contingencia, para poder atender eso en la medida que esas contingencias puntuales no se dieron, estamos en ese trámite con Hacienda, pero sí lo estamos atendiendo y dentro del plan de intervención en junio terminamos las obras. El 58 se está atendiendo en este momento la caída de la roca, el 46 lo atendimos a tiempo y no ha presentado problemas con las lluvias.

Y, en resumen, hemos atendido alrededor de cincuenta puntos críticos e invertido entre recursos públicos y de la misma concesión, alrededor de ochenta y cinco mil millones de pesos. Pero también es cierto, tenemos que sacar mucha más comunicación, que sigue habiendo problemas y que por eso dentro de la veeduría lo que hemos querido es la definición de qué puntos críticos son responsabilidad del contrato porque están dentro del contrato y cuáles necesariamente son responsabilidad de una mejor gestión del territorio de parte de todos, particularmente de las autoridades ambientales. Y eso hoy en día es público, tienen acceso a las veedurías los ingenieros y estamos trabajando con ellos para poder dar mejores soluciones al tema. Eso digamos en cuanto a la vía al Llano. En cuanto a la malla vial del Valle del Cauca, ustedes saben, le hemos tratado de dar toda la celeridad a la nueva estructuración, solo quiero aclarar que los recursos de los peajes no ingresaron al INVÍAS en el año 2018, apenas ingresaron a partir de este año y lo que hay ya es una licitación en curso que pronto se va a adjudicar, para el mantenimiento integral de la vía mientras esté en el INVÍAS durante este semestre, digamos durante este año, pero el año pasado el INVÍAS no tenía cómo intervenirlo bajo ningún punto de vista y esperamos a más tardar en noviembre de este año salir a licitar las nuevas obras de la malla vial del Valle del Cauca.

Seguiremos, estamos trabajando en la socialización y en la discusión para trabajar con la comunidad, de algunas iniciativas privadas que tienen problemas con los peajes de los nuevos proyectos. Frente a los que se hicieron, sí tengo que reiterar que nosotros no podemos, nunca nos comprometimos ni podemos hacer a decir que eliminamos un peaje de un contrato que está en un contrato, lo que sí estamos siendo muy cuidadosos es en las nuevas estructuraciones, hacer todo un proyecto de socialización con las comunidades sobre el mantenimiento de los peajes que hay o si va a haber un nuevo peaje que nos permita viabilizar los proyectos, pero decir que podemos eliminar un peaje de uno de los contratos que hay simplemente sería echar por la borda todo el sistema de financiación de proyectos, que con los problemas que tienen, nos están permitiendo sacar adelante el

plan de infraestructura más ambicioso que ha tenido Colombia que es el programa de 4G.

Yo creo que con eso concluyo mi intervención y me gustaría darle la palabra para precisar algunos de los puntos que sé que algunos tienen inquietudes sobre dos o tres de estos proyectos, al Viceministro Manuel Felipe Gutiérrez y al doctor Luis Eduardo, perdón, para que el Presidente se las dé no yo. Pero, pues, digamos ahí terminaría yo, pero yo sé que tienen inquietudes sobre algunos más detalles de los que di y quisiera que ellos se los pudieran atender.

Presidente:

Dos segundos, qué pena quitarle la palabra con este botón mágico mi querido Representante. Antes de que continúe el Representante Citante, nos hace falta por hablar tres Citados y darles la oportunidad a los señores Viceministros para que les respondan las preguntas que ustedes, con mucha amabilidad, hicieron. Entonces, si quiere regáleme dos segundos empezamos a oír a los citados. Una aclaración por parte del Citante, el doctor Sánchez.

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

A la altura de la 1:25 de la tarde, a las 2:00 está citada la Plenaria, lo que no queremos es, señor Presidente, irnos sin respuestas, y por supuesto señora Ministra respetamos que hace un análisis general de su Ministerio como encontró la Cartera y le ofrezco disculpas a los compañeros que algunos ya no están, pero algunos que han hecho preguntas puntuales. Yo les pediría a los demás miembros del Gobierno nacional que faltan por intervenir con la venia de los compañeros, que sean puntuales en las respuestas a los cuestionarios y al Debate para el cual fueron citados, porque nos vamos a levantar de esta Mesa lo mismo que yo llevo escuchando hace más de veinte años en un corredor y hace más de año y medio que ya está listo el otrosí y que vamos a empezar. Aspiro que la ANI sea puntual en las respuestas que nosotros solicitamos, señor Presidente, o si no a las 2:00 de la tarde sabemos que por Reglamento debemos levantar y nos vamos algo como sin información.

Presidente:

Yo sí he aprendido muchísimo gracias a su intervención, mi querida Ministra. Tiene el uso de la palabra el doctor Luis Eduardo Gutiérrez, el Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, por diez minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Eduardo Gutiérrez Díaz, Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

Muy buenas tardes a todos, gracias por la oportunidad de dar respuestas a usted, Representante Óscar, al Representante Buenaventura con quien en los últimos años he venido trabajando por el tema

de los proyectos y este de Fontibón-Faca, pues creo que usted sabe que hemos venido tratando de volver a materializarlo y logramos en diciembre del 2014 hacer las obras que quedaron plasmadas en ese otrosí 9. Pero para ir puntualmente a su pregunta es, nosotros efectivamente estamos en virtud a los mecanismos que el mismo contrato prevé, firmando un otrosí que esperamos firmar el 12 de junio, o sea nosotros nos comprometemos en la segunda semana de junio, el primer día hábil de la segunda semana de junio que es 12, firmar el otrosí, ya estamos, digamos, tenemos todo el análisis financiero y jurídico del otrosí y en ese otrosí básicamente están las obras que usted mencionaba que son la Variante Interna de Cartagenita.

Con usted, Alcalde, hemos tenido reuniones en la CAR para poderle dar viabilidad a este trámite y después no parar y encontrar algún tipo de restricción para la construcción. El tercer carril entre el 0,5 hasta el kilómetro 6, que es básicamente donde iniciaría la intersección Mosquera-Funza-La Purina, que usted comentaba, esa intersección también va a quedar en este corredor y digamos que la Variante Interna de Cartagenita sin el complemento hasta el casco urbano de Facatativá, pues digamos que desde el punto de vista de operación sería un problema. Entonces, también estamos completando la conexión en doble calzada hasta el casco urbano de Facatativá como parte de las obras que están ahí, que van a quedar en el otrosí. Y adicionalmente, digamos que revisamos con la concesión una obra que nos parece muy importante y es un retorno Mosquera-Mosquera, pero a desnivel dado que van a quedar tres carriles, saliendo de Bogotá a la altura del Cerrito vamos a hacer un retorno a desnivel, con eso digamos nosotros lo que haríamos es completar el cupo de adición que tiene este contrato, manteniendo digamos la fecha del 2024 como fecha de terminación.

Ese es, digamos, hacia donde nosotros venimos trabajando en el otrosí, lo que usted mencionaba sobre el tema de lo que estamos haciendo con Bogotá, simplemente son unas Mesas de Trabajo que nosotros venimos adelantando, revisando el tema de la terminación de las obras siempre ha sido para nosotros y usted pues puede dar fe del otrosí 9 y ese otrosí 10 que son las obras que dejarían completa la doble calzada hasta Facatativá desde el Río Bogotá, o sea ese es un compromiso que hay, más el tercer carril de Bogotá-Mosquera, eso frente al tema de las obras. Entonces, digamos que creo que con eso le respondería su pregunta frente al tema de cuándo vamos a hacer las obras. Ese tema frente a Fontibón-Facatativá-Los Alpes digamos que logramos encontrar el mecanismo para avanzar con esas obras de este otrosí número 10 que vamos a firmar, y frente a las unidades funcionales 4 y 5 del proyecto Perimetral.

Representante Buenaventura, usted y yo nos reunimos hace unos seis meses frente al tema,

yo le conté la complejidad que teníamos en este corredor, efectivamente todos los contratos de Cuarta Generación se estructuraron en un nivel de información de Fase 2, cuando el concesionario hace el Fase 3, encuentra los nacederos de agua los cuales fueron validados por las corporaciones respectivas, ahí tiene influencia Corporinoquia y la CAR. ¿En qué estamos hoy muy puntualmente, Representante? Efectivamente estamos revisando, para nosotros es prioritario la conexión entre La Autopista Norte y la vía Bogotá-Villavicencio por ese corredor. Entonces, lo que hicimos fue, estamos revisando un nuevo trazado al otro lado del río, esto digamos partiendo del principio de que las condiciones hidrogeológicas de allá presten la posibilidad de construir la vía a nivel también de mejoramiento, y digamos que solamente estamos revisando el empalme con Bogotá-Villavicencio, ahí hay algunas alternativas que solamente se definirán una vez se tengan los estudios y diseños Fase 2.

Nosotros en dos semanas vamos a firmar el otrosí para iniciar los estudios y diseños del nuevo corredor, este corredor tiene una diferencia con el corredor actual de aproximadamente 7 kilómetros adicionales de longitud, pero la idea es preservar el tema de la conexión La Calera en la vía Bogotá-Villavicencio. Y digamos para cerrar una preocupación que tiene el Alcalde Álvaro de Choachí, la idea es que nosotros hemos pensado que, dado que tiene licencia ambiental la variante de Choachí, podríamos buscar la manera de hacer una conexión de la unidad funcional 3B hasta el municipio, en la entrada del Municipio de Ubaque. ¿Esto para qué? Primero para la movilidad que el Alcalde nos está informando pues que están preocupados por cómo sería la conexión, ahí garantizaríamos la conexión tanto hacia Bogotá-Villavicencio del municipio de Choachí, como la unidad funcional 3B que es la conectante entre el límite de Bogotá y el Municipio. Con eso digamos nosotros garantizaríamos dos cosas, uno, conexión Choachí, y dos, conexión La Calera- Ubaque-Fómeque-Cáqueza, la idea es que, por qué nos hemos probablemente demorado un poco, Representante Buenaventura, Precisamente porque no podemos volver a cambiar el corredor del contrato y volver a estar en el mismo problema que estamos hoy de los nacederos de agua.

La idea es que con esto, digamos, eliminaríamos ese riesgo. ¿Hoy en que está la unidad funcional? Efectivamente las dos unidades funcionales están suspendidas producto de un mecanismo que prevé el mismo contrato que se le exige de responsabilidad, el cual fue firmado el 1º de agosto del año pasado, y por eso digamos hasta ese momento se comenzó a trabajar en la propuesta del rediseño de las dos unidades funcionales. Ahora, con respecto a los temas pendientes de los Municipios de Guatavita, Guasca, Sesquilé. La idea es que nosotros hemos venido haciendo unas Mesas, el alcalde de Guatavita

que no sé si ya salió, el día miércoles de la semana pasada estuvimos planteándole a él que estamos revisando el tema de las tarifas diferenciales en el peaje, bien sea La Cabaña o Sopó, lo mismo con el Alcalde de Guasca, el alcalde de Guasca sí está incluido en las tarifas diferenciales de la nueva caseta de Sopó. Sin embargo, sí producto de eso la definición es que ellos preferirían la tarifa diferencial no en Sopó sino en La Cabaña, esa es una revisión que nosotros estamos revisando que podemos darle la viabilidad, pero de todas formas digamos con lo que solucionaríamos la problemática del Municipio de Guasca.

Y estos contratos prevén que una vez se termine la unidad funcional y firmemos el acta, tienen ciento ochenta días para todas estas correcciones, Representante, que usted nos ha dicho, nosotros ya tenemos todo el inventario que hicimos con los tres alcaldes, porque pues acá no mencionaron Sesquilé, pero Sesquilé también nos reunimos con él, también revisamos cuál es la preocupación que tiene, inclusive nosotros tomamos la decisión en su momento de quitar los puentes peatonales en los municipios, precisamente para hacer obras de pasos peatonales seguros a nivel, pero adicionar andenes. Nosotros hicimos 11 kilómetros adicionales de andenes por fuera del casco urbano del Municipio de Guatavita, nosotros estamos revisando lo de las barreras y las defensas metálicas que usted nos comentaba, porque digamos eso tiene un efecto, hoy algunos reductores de velocidad y barreras estamos revisando ajustarlas, moverlas, correrlas, pero también esto nos asiste un tema de seguridad vial. Nosotros hemos revisado en el diagnóstico de la unidad funcional Salitre-Guasca-Sesquilé-Guatavita, que la velocidad de operación aumentó de 35 kilómetros que era hace tres años, a casi 70 kilómetros por hora y esto nos implica que nosotros tengamos que revisar el tema de las obras de seguridad vial y alternativas sobre todo en los pasos por los colegios, en los pasos por los municipios, porque, pues, digamos que no compensaría el hecho de la inversión versus el problema de la seguridad vial.

Entonces, digamos que en esos dos corredores es en los que están a cargo de mi Vicepresidencia. Representante, así como hicimos en el ejercicio del otrosí 9, pues en su momento también le informaremos sobre el tema. Y, finalmente, el corredor de Transversal del Sisga, digamos en esta problemática que nos informaba la señora Ministra ahora sobre la problemática del Kilómetro 64, nosotros esta mañana activamos el plan de contingencias del corredor de Transversal del Sisga precisamente para poder que sea la vía alterna, de manera temporal mientras se soluciona la problemática del Kilómetro 64, recordando que entre Sisga-Guateque nosotros ya terminamos todas las intervenciones, está solamente la demarcación y el paso por los túneles llegando a Santa María y San

Luis de Gaceno, ya digamos el concesionario activó el plan de contingencias, que permita utilizar esta vía de manera temporal mientras se soluciona la problemática de Bogotá-Villavicencio. Presidente, básicamente eso es como la intervención de nosotros frente a esos tres corredores, no sé Representante si tiene alguna otra.

Presidente:

No señor, ahorita. Supersatisfecho señor Director, por la sonrisa del doctor Sánchez, además lo corroboro. Tiene el uso de la palabra el Gerente de la Concesión CCFC, la doctora María Margarita Botero Duque, por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Margarita Botero Duque, Gerente de la Concesión CCFA:

Bueno, Honorables Representantes de la Comisión Primera, agradezco la participación que me dan de todas maneras en este Foro y esta invitación y citación que me hizo el Honorable Representante Óscar Sánchez. Me permito, él tenía varias inquietudes de pronto dentro del cuestionario que nos había dado, que eran los puentes peatonales de la Carrera Primera de Facatativá, esos puentes peatonales no son de la concesión, quedan dos puentes peatonales, creo que ese es el de Villa Alba y el de Novena y el de los Abogados fue demolido por el municipio. Esos pues su cuidado y mantenimiento era del municipio, tengo entendido, esa era una de las inquietudes. La otra inquietud que tiene es sobre las citas de categoría especial, realmente creo que nosotros somos la única concesión que tiene tantos en categoría especial, como usted sabe los municipios de Mosquera, Madrid, Bojacá, Facatativá, Zipacón y Funza, son seis municipios que tienen la categoría especial y en un principio la tenían para todos sus residentes más las empresas asentadas allí en esos municipios. Y, adicionalmente, el transporte público terrestre automotor de pasajeros, también la tiene que tuvieran las rutas origen destino a esos municipios y el transporte terrestre automotor de los municipios también.

Entonces, nosotros tenemos alrededor casi de treinta mil, como veintiocho mil usuarios, tenemos de categoría especial con lo cual en el 2015 se restringió y se le dio a los residentes, que pudieran demostrar su residencia desde el 1° de enero del 2012 hasta el 31 de diciembre del 2014, o sea para aquellos residentes que eso fue como un acuerdo entre las autoridades en ese momento, eso fue en febrero del 2015 y ahí viene el tema de las citas. Nosotros damos y atendemos público, tenemos cuatrocientas cincuenta citas semanalmente o sea atendemos mil ochocientas citas en cada mes, porque también hay que darles la oportunidad a aquellos residentes o servicio público automotor para su reposición, bien sea por o cambio de vehículo por deterioro de la misma tarjeta, por eso atendemos mil ochocientas personas cada mes, no

nos da la capacidad para más, realmente de acuerdo a lo que pues teníamos establecido en el contrato, el concesionario ha puesto toda su voluntad para atender lo mejor posible a la gente.

Pero también entonces debido al cambio de la residencia de la gente que entre el 1° de enero del 2012 al 2014, nos piden con más de cien mil viviendas que han construido, no sé la cifra exacta, pero hace dos años eran setenta mil autorizadas, yo creo que llevamos ya unas ciento veinte mil viviendas en estos municipios sobre lo cual nos llegan, así la gente se haya pasado después del 2014 y no haya vivido los años, ellos pretenden que les demos la categoría especial, pero ellos no tienen entonces, me cogen las citas aquellas personas y ustedes han visto en nuestra revista, cada vez que sacamos la revista le aclaramos a la gente, cada vez en la página web dice: si usted es residente y se le aclara y no obstante nos llegan las personas queriendo que les demos la categoría especial, ese era otro de los temas así como pendientes.

Y no sé si le queda alguna, la otra era lo del plazo del contrato que creo que ya les quedó claro que no va más del 27 de marzo del 2014, al aplicar los excedentes de cada año que está en septiembre creo que era 19 de septiembre del 2031, se iban aplicando los excedentes cada enero y entonces ahí se reduce el plazo, o sea que era un riesgo nuestro que no nos íbamos más allá del 2024.

Presidente:

Perfecto, muchas gracias. Tiene el uso de la palabra la doctora Josefina Elena Sánchez, Delegada del Director General de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Josefina Elena Sánchez, Delegada del Director General de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales:

Buenas tardes, señor Presidente, señora Secretaria, Honorables Representantes, señora Ministra, muchísimas gracias por la invitación. Y bueno, iniciar diciendo pues que siempre la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales está muy dispuesta a atender todos sus requerimientos. Quiero hacer mención específica a Concesión Corredor Perimetral de Oriente, este proyecto tiene cinco tramos de los cuales solo un tramo es licenciado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, los demás tramos son competencia en lo ambiental de las Corporaciones Autónomas Regionales en este caso Corporinoquia, y allí todos, los digamos permisos de uso, aprovechamiento y afectación de recursos naturales corresponden a la Corporación.

En referencia al tramo de la Variante Choachí que es la licenciada por la ANLA, pues es una variante que no ha iniciado pues todavía construcción como muy bien lo mencionaba el Honorable Representante Buenaventura, y en este

momento pues digamos que no hay ninguna acción frente a este proyecto. Lo que sí es claro es que ese proyecto será objeto de seguimiento una vez inicie la construcción y dentro de esto el proyecto tiene en su plan de manejo ambiental, unas obligaciones específicas relacionadas con geotecnia, estabilidad y manejo del recurso hídrico.

Además de esto y más allá de la licencia ambiental, hay una normatividad nacional en donde se establece que cualquier tipo de actividad debe respetar unas rondas hídricas a los cuerpos de agua o a los nacimientos de agua. Entonces, esa normatividad ambiental también debe tenerse en cuenta por parte del proyecto, esto frente a la Variante Choachí y aprovecho la oportunidad para hacer una aclaración también al señor Alcalde de Guayabetal, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no tiene ninguna injerencia en compra de predios, ni en ningún tema de gestión predial, eso me parece pues también importante dejarlo claro. Cualquier inquietud pues estamos atentos.

Presidente:

Muchas gracias. Tiene el uso de la palabra el señor Viceministro, el doctor Manuel Felipe Gutiérrez, por hasta diez minutos para que termine de responder las preguntas a los Honorables Representantes. Después le damos la oportunidad que cierren a los dos Citantes y continuamos con Proyectos.

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

Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser corto y puntual, puntualmente frente a la duda del plazo CCFC, voy a explicar qué es lo que ocurre, Representante. Lo que ocurre es que el artículo 33 de la Ley número 105, establece que, si se generan excedentes en las concesiones viales, estos excedentes se pueden utilizar para la compra de plazo, en el otrosí número 9 quedó establecido que los excedentes de cada año se podían utilizar y de hecho se utilizaron, para reducir el plazo de la concesión, por esa razón pasamos de 2031 a 2024.

Segundo tema, en la Variante Cartagenita y la construcción de los terceros carriles, ese es un tema para nosotros absolutamente prioritario y es de la mayor importancia sacarlo adelante y qué es lo que nosotros vamos a hacer, Con esos mismos excedentes que está generando el proyecto, porque el proyecto superhabitado en este momento por las condiciones que se han generado en la Calle 13, lo que nosotros vamos a hacer es hacer obras adicionales que son absolutamente necesarias como usted lo está diciendo con muy buen criterio y tenemos el otrosí bastante adelantado como lo señaló la Ministra, debemos suscribirlo en las próximas semanas y eso justamente para lo que le

dijo el Ingeniero Luis Eduardo, esto no computa dentro del límite de adición de los contratos según el artículo 33 de la Ley número 105, la jurisprudencia del Consejo de Estado al respecto.

En eso la línea jurisprudencial es absolutamente transparente, y pues nos permite viabilizar estas obras que son prioritarias, plazo que usted nos pregunta dos años, después de contratar dos años de construcción de estas obras que son necesarias, son absolutamente necesarias y son prioritarias. Sí señor, pues vamos a empezar a tiempo CCFC. Frente a la nueva estructuración de la que se está hablando, se ha trabajado una que está haciendo el Distrito de Bogotá, no obstante, para nosotros es claro que sí o sí en la nueva estructuración tiene que quedar operación, mantenimiento y la construcción Representante del nuevo puente sobre el río Bogotá, porque tenemos que ampliarlo, porque el que tenemos es insuficiente y se está generando un cuello de botella, ya el tema de Bogotá pues es dentro de Bogotá y respetamos esa jurisdicción.

Perimetral de Oriente. Usted conoce muy bien el tema y el Representante Buenaventura también, que cuando encontramos decidieron hacer el trazado por la razón que haya sido decidieron hacerlo por la margen derecha del río Negro, eso ha generado una cantidad de problemas ambientales, tenemos cerca de cincuenta y seis nacederos de agua que se acercan bastante más de lo que permite la Norma. La Norma dice que no se puede construir a una distancia menor a 100 metros del nacedero de agua, tenemos cincuenta y seis puntos que son nacederos de agua, que de acuerdo al trazado existente se acercaban más de esa distancia, nos toca cambiar a los inviables eso nos lo dijo el Ministerio del Medio Ambiente y que es lo que nosotros estamos haciendo porque nos interesa viabilizar ese corredor, es absolutamente importante para la movilidad del Llano, tiene temas ambientales para Bogotá y demás. Entonces, lo que nosotros decidimos hacer fue irnos por la margen izquierda donde hay una afectación sustancialmente menor, estamos trabajando en el otrosí, pero acá hay una cosa importante unidad funcional 1, 2 y 3 que tenían afectaciones ya están prácticamente listas, si usted va a recorrer la vía saliendo desde La Calera encuentra una vía bastante buena de La Calera a Sopó y dando la vuelta por Guatavita hasta llegar a Sesquilé, está bastante buena y se lo digo porque yo subo regularmente a Patios y conozco bien la zona.

Bogotá-Villavicencio. En el tema de Bogotá a Villavicencio como muy bien lo menciona mi querido Representante Alejandro Vega, tenemos unos problemas graves, encontramos afectación en el año pasado, eso fue a los ocho, quince días de entrar al Gobierno, teníamos afectaciones en cerca de cincuenta, casi sesenta puntos críticos. ¿Se acuerda qué fue lo que llegamos a decir en su momento? Ese fue el primer reto que tuvimos,

tuvimos que mover treinta mil metros cúbicos en tres días para poder abrir la vía, logramos abrirla, pero no nos podíamos quedar ahí. Entonces qué fue lo que hicimos, primero, viabiliza vía fondo de contingencias para atender del kilómetro 0 hasta el kilómetro 24 los puntos críticos, o sea atendimos cerca de cincuenta puntos críticos y de hecho si usted va hoy recorriendo la vía aún estamos haciendo esas obras de la protección de la vía para que no tengamos afectaciones, están sirviendo, están sirviendo que hoy del 0 al 24 no tenemos un cierre.

Entonces, seguimos en el 46, cuál era el problema, teníamos 5 kilómetros de doble calzada cerrados a la altura de La Petite. ¿Qué fue lo que nosotros tuvimos que hacer? Contratar unas obras para protección de la montaña que esa es la obra que estamos terminando en este momento y apenas la terminemos vamos a contratar vía unos recursos que logramos liberar de las vigencias futuras de otros proyectos que no se estaban ejecutando, la prolongación de los túneles falsos, son dos túneles falsos, vamos a conectarlos con la montaña ya protegida, nos funcionó. En esto que está ocurriendo absolutamente desafortunado, no tenemos cierres en el 46. Seguimos 58, pues mire 58 es un problema que como muy bien lo dice el Representante con quien he hablado bastante, tenemos que resolver la causa, la estamos estableciendo, pero es que acá no se trata de encontrar la causa sino de resolverla, lo que nosotros encontramos no era así de grave, se ha ido agravando poco a poco por el manejo de aguas, pues que se le ha dado en la zona, estamos investigando realmente cuál es la razón y acá sí hago un llamado y pues no le gustó al Alcalde de Guayabetal, pues lo siento mucho, pero lo mantengo y es cómo es posible que nos construyan una cantidad de galpones arriba de un túnel, esto no puede seguir ocurriendo.

Entonces, ¿qué es lo que más nos estamos diciendo Alcalde, bueno qué es lo que nosotros estamos diciendo? Esto no se puede seguir presentando porque nos está generando afectaciones, pero independiente de ello tenemos que resolverlo, nos cuesta cerca de veinte mil millones de pesos. Estamos buscando los recursos en este momento son escasos, son muy escasos, vamos a ver de qué manera podemos resolver el problema que tenemos en el 58, estamos moviendo bastante maquinaria, estamos moviendo equipos, tenemos seis mil metros cúbicos según el último informe que me mandó el concesionario que tenemos que remover, esperamos que a las 6:00 de la tarde si no cae más ya la vía queda abierta.

64 + 200, en este tema sí estamos trabajando duro, empezamos en enero que es verano y empezamos a trabajar desde la parte de arriba de la montaña vamos bajando poco a poco, desafortunadamente la zona que falla es una zona donde no hemos intervenido aún porque la obra se termina en junio y estamos

en mayo, nos queda un mes, no pudimos alcanzar a protegerla. ¿Qué es la obra que estamos haciendo? Unas terrazas de más de 100 metros de largo donde fácilmente se pueden ver desde lejos, son cerca de diez terrazas las que estamos construyendo, el nivel de avance es bastante bueno y han servido, no fallaron y de hecho evitaron que la situación fuera mucho peor de lo que se ha presentado.

Ahorita el problema crítico es el 58, en el 64 ya tenemos el derrumbe removido y podríamos dar vía, sin embargo, tenemos el tema del 58 que era lo que le estaba diciendo hoy. ¿Qué nos queda? Continuar las terrazas, poner unas mallas y ya el tema queda habilitado. Vía Alterna que es lo que les estaba diciendo, Luis Eduardo, Transversal el Sisga, que esa era que usted se acuerda la debe conocer bastante bien, siempre estuvo abandonada cuando se cerraba la vía al Llano a uno le tocaba dar la vuelta. Entonces esa quedó concesionada, esa concesión cuando estamos estaba paralizada, paralizada tomamos medidas, logramos que los financiadores les hicieran desembolsos a los créditos, al concesionario y pudieron empezar a avanzar. En este año, Representante, hemos invertido más de cien mil millones en este corredor, en los nueve meses que llevamos de Gobierno, ocho meses que llevamos de Gobierno. ¿De qué manera lo viabilizamos? A través de otrosí y decisiones administrativas que se requerían.

Malla vial del Valle del Cauca, lo que estaban mencionando hace un momento. Estamos trabajando en la estructuración del proyecto, de hecho, estamos haciendo reuniones con las comunidades para poder sacar este proyecto adelante que es una necesidad, atender las ampliaciones que requiere el aumento del tráfico en relación con la malla vial del Valle y un tema que es esencial para nosotros la doble calzada Buga-Buenaventura, esto hay que hacerlo por el tema de país, tenemos que concluirlo. Neiva-Santana-Mocoa, acá simplemente le debo señalar Representante cuando lo mencionaron, este proyecto cuando entramos, tenía cero multas, cero, nivel de avance 5%, nivel previsto 60%. Por qué razón, no importa, nos tocaba adoptar medidas, empezamos a multar al concesionario como correspondía por sus incumplimientos contractuales, la sumatoria de las multas ya va en más de veinticuatro mil millones de pesos, declaramos el incumplimiento, iniciamos el proceso de caducidad, qué más hacíamos. Y eso llevó a, en lo que estamos ahorita que es la cesión del contrato que ya nos la plantearon a través de gente muy seria, una de las empresas más grandes de ingeniería del país que es el Grupo Equus.

Y un tema ya como para redondear frente a lo que usted me estaba diciendo en el cuestionario que respondiéramos puntualmente, Representante, hay una pregunta que es muy importante que usted hace y es, en qué estado está 4G y si están desfinanciados o no están desfinanciados los proyectos. Entonces, le

resumo rápidamente, cuando entramos como bien lo dijo la Ministra, teníamos nueve proyectos andando de veintinueve, hoy tenemos veintiún proyectos andando y la medida de eso la da el indicador de inversión de obras civiles que ayer publicó el DANE, el año pasado en el mismo trimestre para evitar temas de estacionalidades, estábamos en el menos 4,2%, ayer estábamos en el 6,5%, crecimos 10% en las inversiones, ¿por qué? Porque se movió 4G y el DANE dijo que...

Presidente:

Dos minutos adicionales para que termine, señor Viceministro.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte:

5% sí o sí están relacionados con el movimiento de concesiones, esto es la reactivación de 4G. ¿Cuántas están financiadas ya? Entonces la pregunta es, si usted entiende por financiadas, cierres financieros tenemos catorce, estamos a punto de hacer el quince y este año esperamos hacer siete adicionales, vamos a llegar a veintiuno, veintidós proyectos y el otro año esperamos lograr los cierres financieros restantes, los proyectos quedarían financiados. No obstante, y acá hay un tema importante, hay algunos proyectos que funcionan con contratos de crédito-puente y su nivel de avance es bastante aceptable, muy bueno. Le doy dos ejemplos Girardot-Ibagué-Cajamarca que el nivel de avance es cerca de diez puntos por encima de lo previsto y con los recursos de Crédito-puente no tienen contrato de crédito a largo plazo está funcionando y otro, acceso Norte de Bogotá.

Presidente:

Gracias, apreciado Viceministro. Habiendo concluido todas las intervenciones, tienen el uso de la palabra, ya nos van a abrir Plenaria, entonces será muy corto los señores Citantes. Tiene el uso de la palabra el doctor Buenaventura León, por cinco minutos.

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

Gracias, señor Presidente. Sin lugar a dudas, pues agradecerle al Gobierno nacional en cabeza de la señora Ministra, las respuestas que hoy le han brindado a esta Comisión y por conducto de esta Comisión al Congreso y al país. Nos han absuelto muchas inquietudes, Ministra, pero también quedamos con muchas preguntas y con muchos interrogantes sin resolver, y en el tema de la Perimetral de Oriente me alegra escucharla de la decisión del Gobierno donde no hay ninguna duda de la continuación de ese proyecto, me parece que ese es un mensaje importante para la región y para el país.

Nos alegra la expresión del señor Subdirector de la ANI sobre la Variante de Choachí, me parece que ese es un tema también importante. Deduzco yo, ya es una interpretación mía, que vamos para un nuevo trazado, yo lo que los invito aquí en ese nuevo trazado que es una decisión técnica, eso no es una decisión política, es que sí hoy que no ocurra como en el trazado inicial donde se excluía a Fómeque, si es como lo dijo la señora Ministra, por el otro lado del río que no se vaya a excluir al municipio de Choachí y de Ubaque dentro del desarrollo del proyecto. Seguir insistiendo, mire, aquí hay dos Alcaldes, el de Guatavita y el de Guasca, que insistieron, Ministra, y no le estamos pidiendo que modifique los contratos, no le estamos pidiendo que quite los peajes, pero que sí a esas regiones se les tenga en cuenta con la tarifa diferencial y con un aforo que se atienda a esos alcaldes, entonces no vamos a...

En cuanto al proyecto de la vía al Llano yo sí me quedo aquí Ministra con una insatisfacción, la verdad no encontré ninguna respuesta a lo que yo planteé, la problemática de Quetame no se mencionó o bueno o de pronto estaba distraído en ese momento y lo mismo con la problemática de Guayabetal que tampoco me siento satisfecho con las respuestas. Tampoco encuentro respuestas frente a las observaciones que hicimos en la Ruta del Sol, el sector Villeta-Guaduas no escuché nada en absoluto, no escuché nada en el proyecto que también era objeto del cuestionario Zipaquirá-Ubaté, seguir pidiendo la información que se nos ha negado sobre las actas de vecindad, sobre los recursos apropiados en el Conpes 3535 y sobre qué recursos se han invertido. Y, finalmente, Ministra, pues de pronto no coincide, la Ministra habla con mi percepción, pero entiéndala de una simple percepción que ya están activados en la Perimetral del Oriente un 70%, y yo no veo eso, Ministra, la verdad que no lo veo.

Y bueno, acompañarla acá en el debate fiscal, yo creo que nosotros como Congreso tenemos que acompañar al Gobierno frente a iniciativas fiscales para poder atender la problemática vial de nuestro país. Sí quisiera insistir en las respuestas para la población de Quetame, sí quisiera insistir en las respuestas en el proyecto Zipaquirá-Ubaté-Chiquinquirá-Palénque-Bucaramanga y sí quisiera encontrar una respuesta del Gobierno Nacional en el proyecto Villeta-Guaduas Ruta del Sol que como lo mencionamos acá, el Gobierno anterior contrató 5 kilómetros de los 23, pero esa parte de los 5 kilómetros cuando la terminen de construir, pues nos va a conducir a unas fincas, unos túneles de pronto van a quedar muy bonitos, pero 18 kilómetros sin construir y por supuesto un proyecto que queda inconcluso para la competitividad del país. Gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, apreciado Representante. Una precisión, era el 70% de los proyectos no de la Perimetral, eso fue lo que dijo la señora Ministra 70% de los proyectos. Tiene el uso de la palabra el Representante Óscar Sánchez por los mismos cinco minutos para que concluya el Debate.

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

Gracias, señor Presidente, no sin antes agradecerle a usted, a la Mesa Directiva por tenernos y agendarnos este Debate de Control Político, agradecerle al Gobierno que la Ministra ha estado muy atenta desde antes de las 10:00 de la mañana aquí en el recinto de la Comisión y atendiendo funcionarios de primer nivel que consideramos nosotros que se comienza a respetar la Comisión Constitucional para que los funcionarios que deben rendirle cuenta, no a nosotros sino al país estén haciéndolo como usted hoy está acá, Ministra, mil gracias, y por supuesto a todos los funcionarios del Gobierno, a la concesión, gracias doctora Margarita por venir e informarnos de lo que se viene haciendo.

Yo he interactuado mucho tiempo para no ser reiterativo en lo que el compañero Buenaventura hace énfasis respecto a la Perimetral de Oriente y a las otras obras de infraestructura que se tocaron, sobre el corredor de la Calle 13 por más de seis años creería yo o de pronto más de cinco, interactuando en la Agencia Nacional de Infraestructura con el Ingeniero Luis Eduardo, que conoce muy bien el proyecto y que por supuesto con propiedad da las fechas o el cronograma estipulado por el Gobierno a través de la Agencia y transferido, aspiramos que en la fecha que ustedes dicen, a la concesión. Es unas obras que se vienen esperando hace mucho tiempo como lo manifesté, pero vemos que ustedes como Gobierno tienen claro, cuatro o cinco obras que deben iniciarse, yo les dejaría por ahí si hay un remanente o un superávit, que miraran el escenario de la ciclorruta, la ciclorruta desde el río Bogotá al Municipio de Mosquera, es una vía que o mejor es un sector que usted lo conoce, que tiene bastante población, bastantes empleados de las diferentes Zonas Francas que existen en ese sector y permiten muchísima seguridad, eso sería un bien para la seguridad del sector.

Además de las rutas que ustedes, o mejor las obras que ustedes han concertado, hablan de que el 27 de marzo se termina la concesión del 2024, nos gustaría, Ministra, dejarle con el mayor respeto una tarea. ¿Qué va a pasar el 28 de marzo del 2024 con el proceso de esta concesión? Con lo que se ha venido trabajando por parte del Gobierno y por parte de la Agencia Nacional respecto al ingreso a la capital, que sé el Gobernador Jorge Rey y por supuesto la Ingeniera Nancy andan muy pendientes de ese tema, que los entes territoriales llamasen alcaldes o representantes legales estuvieran muy

presentes en ese proceso de concertación o de decisión que va a tomar el Gobierno con este corredor. De igual forma, lo decía el Ingeniero Luis Eduardo, dos años aproximadamente de ejecución, lo decía el Viceministro, perdón, dos años de aproximadamente de ejecución de las obras, también manifestarle que esas obras todas necesarias por supuesto, pero pedirles el favor, Ingeniero Luis Eduardo y Gobierno Nacional, que estas obras se iniciaran por esa sentida variante interna que se necesita a la altura de Cartagenita y el Municipio de Facatativá, sabemos que ustedes la conocen de mejor forma, buscar que todo diseños y todo el proceso de concertación que debe tener la agencia o mejor INVÍAS en la presentación de los diseños que se van a definir.

No sin antes agradecer que hoy nos estén dando unas fechas, Ingeniero Luis Eduardo y Ministra, que sean si no exactas sí por lo menos que no cambiemos de mes, que no cambiemos de mes para que ese otrosí sea una realidad, se necesitan esas obras, va a mejorar muchísimo más la movilidad del sector. Nuevamente, Ministra, mil gracias, esperamos que este Debate le aporte al desarrollo de nuestra región y que por supuesto que en manos de ustedes, de la Agencia Nacional de Infraestructura, Luis Eduardo, gracias por, no solamente por lo de hoy, usted ha venido trabajando conjuntamente con nosotros, más de cinco mil empleados le dan las gracias por eso que usted nos ayudó a estructurar que fue el puente peatonal a la altura de la empresa Elite, que es muy funcional y yo lo invito que por estadística miren los accidentes o las muertes fatales que dejaron de ocurrir después de instalado este puente. Gracias, señor Presidente, por su agenda y por supuesto a los compañeros que aún nos acompañan aquí en la Comisión Primera por su participación y por supuesto a esta altura del Debate acompañarnos. Mil gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Sánchez. Tiene usted como lo dejó ver en el Viceministro, un gran aliado para sus ciclorrutas si sube a Patios todos los días. Señora Secretaria anuncie Proyectos.

Secretaria:

Sí señor Presidente se anuncian por instrucciones suyas los Proyectos que se discutirán y votarán en la próxima Sesión Ordinaria de la Comisión.

- **Proyecto de Acto Legislativo número 377 de 2019 Cámara**, por el cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia.
- **Proyecto de Acto Legislativo número 352 de 2019 Cámara**, por medio del cual se modifica el artículo 34 de la Constitución Política, suprimiendo la prohibición de la pena de prisión perpetua y estableciendo la prisión perpetua revisable “en memoria de Gilma Jiménez”.

- **Proyecto de Ley número 225 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se establecen mecanismos institucionales eficientes para la atención de los procesos de violencia intrafamiliar y se fortalece la capacidad institucional de las comisariías de familia.
- **Proyecto de Ley número 228 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se modifica el artículo 152 de la ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 353 de 2019 Cámara**, por la cual se dictan disposiciones sobre prevención, declaración y sanción de las situaciones de conflicto de intereses.
- **Proyecto de Ley número 287 de 2018 Cámara**, por medio del cual se establecen criterios y lineamientos transversales a la Rama Ejecutiva a nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y funciones administrativas sobre racionalización de trámites, se ordena la implementación de la interoperabilidad y la carpeta ciudadana, se vuelven obligatorios los trámites en línea y las estampillas electrónicas, se faculta al Presidente de la República y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley Orgánica número 331 de 2019 Cámara**, por medio de la cual se crea la categoría municipal de ciudades capitales, se adoptan mecanismos tendientes a fortalecer la descentralización administrativa y se dictan otras disposiciones.

Señor Presidente, esos son los Proyectos que se anuncian por instrucciones suyas para la Sesión Ordinaria de la Comisión Primera de la Cámara.

Para Sesiones Conjuntas para la próxima Sesión Conjunta, que así lo dispongan los Presidentes de las Comisiones Primeras de Cámara y Senado, se anuncian:

- **Proyecto de Ley número 255 de 2018 Cámara - 146 del 2018 Senado**, por medio de la cual se establecen mecanismos de rendición de cuentas y transparencia de la gestión de los congresistas, concejales, diputados e integrantes de juntas administradoras locales y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 360 de 2019 Cámara - 193 del 2018 Senado**, por medio de la cual se modifica el parágrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005.

Esos dos Proyectos, señor Presidente, para cuando las Comisiones Primeras de Cámara y Senado citen a Sesión.

Han sido anunciados, señor Presidente, por instrucciones suyas, los Proyectos que se discutirán y votarán tanto en Sesión Ordinaria, para cuando se citen, como para Sesiones Conjuntas.

Presidente:

Una Proposición el Representante César Lorduy, dos minutos.

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

Gracias, Presidente. Vamos a quitarle la vocería al doctor Inti Asprilla y yo quisiera proponer que para la próxima Sesión pudiéramos invitar a los líderes sociales para que por un tiempo prudente ellos ocupen nuestra curul. Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

Así se hará en la próxima Sesión, cuando haya próxima Sesión. Levante Sesión y se cita para el martes de la próxima semana, teniendo en cuenta que mañana fuimos citados para Plenaria a las 8:00 de la mañana.

Secretaria:

Así se hará, señor Presidente, se ha levantado la Sesión siendo las 2:03 de la tarde, señor Presidente. Se ha convocado por instrucción suya para el próximo martes, pero además recordarle a la Comisión que el día jueves hay citada una Audiencia a las 9:00 de la mañana sobre un Proyecto de Ley que la ha solicitado el doctor José Daniel López.

Anexos: Cuarenta y tres (43) Folios.

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN PRIMERA DE REPRESENTANTES**

H.R. Ángela Robledo

Bogotá, D.C. 14 de mayo de 2019

RECIBO
FECHA 14 de Mayo de 2019
HORA 10:00 a.m.
MCH

Doctora
AMPARO JANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria General Comisión Primera Constitucional
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

Respetada señora Secretaria:

Comedidamente, me permito solicitarle se sirva excusar a la Representante **Ángela María Robledo Gómez** a la Sesión de la Comisión Primera citada para el día de hoy 14 de mayo del año en curso, debido a que se encuentra incapacitada.

Por lo anterior y para los fines pertinentes, adjunto la respectiva transcripción de la incapacidad médica.

Me suscribo agradeciendo su gentil atención.

Reciba un respetuoso saludo,

Liliana Acosta
LILIANA ACOSTA
Asistente
H.R. Ángela María Robledo Gómez

Anexo lo anunciado

CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2019 Año 5 Mes 13 Día

1er. APELLIDO: ROSAS 2do. APELLIDO: RODRIGUEZ NOMBRES: ROSAS RODRIGUEZ

IDENTIFICACIÓN: 241713244

DIAGNOSTICO: SURTIÓ USAGUON

CONTINGENCIA: EG M. AT EP PRV

FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 5 Día 13

201 (en letras) (2) (en números)

PROBADA: SI DIAS DE INCAPACIDAD

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

ANLA
AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

DIRECCIÓN GENERAL

Radicación: 2019061663-2-000
Fecha: 2019-06-14 07:36 Proceso: 2019061663_Ambios
Trámite: 17-Comunicación
Resolución: 1-DIRECCIÓN GENERAL
(Máximo COMISIÓN PRIMERA SENADO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA)

Bogotá, D.C., 14 de mayo de 2019

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria General
COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
Honorable Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 6B Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.

Ver de Mayo 14/19 Acto # 49

Asunto: Excusa de la citación al debate de control político relacionado con la "Problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón) - Facatativá-los Alpes a la altura de Cartagena (Facatativá) y a los problemas en las obras del proyecto de concesión corredor perimetral de oriente" Proposición 018 Y 021 de 2018

Respetada doctora Calderon:

Reciba un cordial saludo. Atendiendo la citación al Debate de Control Político programado para el día martes 14 de mayo del presente año, relacionado con la "Problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón)-Facatativá-los Alpes a la altura de Cartagena (Facatativá) y a los problemas en las obras del proyecto de concesión corredor perimetral de oriente" Proposición 021 presentada por el Honorable Representante Oscar Hernán Sánchez León. Solicito respetuosamente a la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, me excuse por no poder asistir a esta sesión, en razón a compromisos misionales adquiridos con anterioridad los cuales requieren de mi presencia.

No obstante, consciente de la trascendencia que tienen para el país estos aspectos que el Legislativo propicia para analizar los temas sensibles para la sociedad, me permito delegar en mi lugar a la Doctora Josefina Helena Sánchez Cuervo, Subdirectora de Evaluación y Seguimiento, para que asista en mi representación y de la Autoridad.

Cordialmente,

Comisión Primera 14 de Mayo 19. 10:22 am

Calle 37 No. 8 - 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo
Código Postal 110311596
Nº: 508.497.239-2
Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 (01800012998)
Pbx: 57 (1) 2540111
www.anla.gov.co
Página 1 de 2

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Bogotá, 13 de mayo de 2019
80013-2019-287

Honorable Representante
GABRIEL SANTOS GARCÍA
Presidente Comisión Primera
Cámara de Representantes
Bogotá, D. C.

Asunto: Cámara Invitación Com [Prop 18-18 y 21-19 Vías Cundinamarca ER36269 2019_287]

Respetado Representante Santos:

Atentamente me dirijo a Ud. con el fin de agradecer la invitación formulada al Contralor General de la República por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, a la sesión sobre de las proposiciones 18 de 2018 y 21 de 2019, sobre el tema "Problemática Vías de Cundinamarca", la cual se realizará el martes 14 de mayo del presente año a las 9:00 a.m.; a la vez que solicito se excuse su inasistencia en razón a la atención de compromisos institucionales adquiridos con anterioridad.

En atención a la presente invitación y en cumplimiento a la función de brindar apoyo técnico al Congreso de la República, de acuerdo con lo previsto por el artículo 128 de la Ley 1474 de 2011, el funcionario que asistirá en representación de la Contraloría General de la República es el doctor **DIEGO ALBERTO OSPINA GUZMÁN** -Director de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el sector Infraestructura.-

Atentamente,

Ver de Mayo 13/19 Acto # 49

ANDRÉS GUSTAVO ROSAS PALOMINO
Jefe de la Unidad de Apoyo Técnico al Congreso

Por: Documentos de Origen Parlamentario, Cámara 321 - Invasiones
C.C. Acapero Yaneth Calderón Perdomo - Secretaria Comisión Primera Cámara

POB
PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S.

Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S.
NIT: 900761657-5

Bogotá D.C., enero de 2019

Señores
CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN PRIMERA
HR. Jorge Méndez Hernández
Presidente Cámara
Carrera 7 No. 8-6B Oficina 238 B
Bogotá D.C.

Ver de Mayo 13/19 Acto # 49

Referencia: Contrato de Concesión No. 002 de 2014 de 08 de septiembre de 2014 - Concesión Vial Corredor Perimetral de Cundinamarca (el "Contrato de Concesión" o el "Contrato")

Asunto: Respuesta a su comunicado R-1687 del 10 de abril de 2019. Citación debate de Control Político y Cuestionario enviado mediante correo electrónico con el R-356.

Honorable Representante

De acuerdo a las comunicaciones del asunto y como respuesta a cada una de las inquietudes presentadas procedemos a dar respuesta a sus solicitudes con relación a temas del Proyecto Perimetral del Oriente de Cundinamarca, entregado en Concesión a esta sociedad mediante el Contrato de Concesión No. 002 de 2014, para lo cual previo a dar respuesta a cada una de las preguntas del cuestionario nos permitimos realizar las siguientes aclaraciones:

A efectos de poner en contexto a los Honorables Representantes, procedemos a hacer un resumen de las principales consideraciones fácticas y jurídicas preliminares del Proyecto Corredor Perimetral Oriente de Cundinamarca, como lo son: (i) El marco jurídico de los Proyectos de Asociación Público Privadas (APP); (ii) Alcance de las obras del Proyecto Vial Perimetral de Oriente de Cundinamarca (en adelante el "Proyecto") así:

1. **Marco General de Proyectos APP y Antecedentes generales del Proyecto:**

1.1. La Agencia Nacional de Infraestructura ("ANI") dio inicio al proceso licitatorio Número VI-VE-IP-010 de 2013 (la "Licitación") el día 18 de abril de 2013, con el objeto de adjudicar el Contrato de Concesión para la ejecución del Proyecto, de conformidad con la normatividad aplicable a las Asociaciones Público-Privadas Ley 1508 de 2014.

Por medio de Auditorías de Seguridad Vial (ASV) a los diseños, se hace una detección temprana de los peligros, con el fin de eliminarlos, reubicarlos o mitigar su existencia.

En consecuencia, se diseñan los Sistemas de Contención Vehicular o medidas de tránsito calmado que se requieran según los peligros evidenciados, entre otros.

Así mismo, se realizan Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) de forma periódica, con el fin de detectar cualquier otro peligro que se evidencie en la vía y poder tomar medidas oportunas para eliminarlos, reubicarlos o mitigar su existencia.

iii. iii. **Método predictivo:**

Con base en el análisis de los resultados de los procesos de monitoreo, control y seguimiento del sistema y su entorno se identifican problemas potenciales o resultados negativos futuros.

Definición de intervenciones
Por medio de las ASV, ISV y Análisis de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), se realiza la definición de medidas de intervención a realizar, teniendo en cuenta los peligros y riesgos evidenciados.
Desarrollo de competencias en seguridad vial

b) **Plan de capacitación interno.**

Este plan está alineado con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), por medio del cual desarrollamos las capacitaciones en seguridad vial a nuestros empleados, con el fin que estos siempre se desplacen haciendo uso de conductas seguras en la vía, mitigando así los riesgos de usuarios internos y su efecto en el corredor; así mismo, que nuestros empleados sean replicadores de conocimiento y buenas prácticas dentro de su entorno.

c) **Plan de capacitación de las comunidades aledañas al corredor**
Este plan se desarrolla en línea con el Programa de Cultura Vial, que desarrolló sus contenidos en los componentes de conocimientos, habilidades y actitudes. Para lo cual se desarrolló una metodología de sesiones y actividades en 4 momentos.

- **Momento 1.** Realización de actividades que permitan compartir experiencias, ideas y conocimientos en torno a los temas de la sesión.
- **Momento 2.** Desarrollo de contenido de la sesión, para contrastar lo conocido con lo nuevo por aprender.
- **Momento 3.** Actividad para aplicación del aprendizaje y fortalecer habilidades.

- **Momento 4.** Actividades para evaluar el aprendizaje identificando lo logrado y reforzando en lo que se presenta dificultad.

Esta metodología se debe enfocar según la línea de trabajo en la cual se vaya a desarrollar la sesión.

- **Escuelas.** Se trabaja por grupos etarios: (i) Grados preescolar, 1 y 2: Enfoque al peatón, (ii) Grados 3-4-5: refuerzo peatón, enfoque bici usuario, (iii) Grados 6-7 refuerzo bici usuarios, (iv) grados 8-9 enfoque motociclistas y conductores de automóvil, (v) grados 10-11 refuerzo como motociclistas y conductores de automóvil.
- **Comunidades;** mediante realización de campañas periódicas, enfocadas según el tipo de usuario: peatón, bici usuario, motociclista, conductor, acompañante/pasajero. También se realizan campañas en vía, con el apoyo de la Policía Nacional. Finalmente, se refuerza con fiscalización, realizada por la Policía nacional mediante operativos de velocidad, embriaguez, estado del vehículo, porte de documentos, etc.
- **Autoridades institucionales y empresas.** Se trabaja de la mano con la Policía Nacional, desarrollando campañas en los diferentes municipios y en las empresas, en especial de transporte, de la zona.

3. **Cuáles son los mecanismos y/o alternativas que se han adoptado para evitar los trancones y las largas filas en los tramos en los que se ejecutan las obras?**

Con el propósito de evitar afectaciones en la movilización de los vehículos que transitan por el corredor vial intervenido, se han implementado los mecanismos descritos a continuación:

Sistema Semáforo: Mediante este mecanismo se realizaron programaciones de horarios para regular el tránsito vehicular en el corredor vial intervenido, minimizando con ello el impacto en la movilización de los usuarios de la vía (vehículos, motorizados, ciclistas), causado por la ejecución de las obras del proyecto. Este fue comunicado y socializado a los diferentes actores viales mediante volantes y redes sociales con el propósito de favorecer la planificación de sus desplazamientos teniendo en cuenta la programación de los horarios de paso; dicho sistema tuvo vigencia hasta el mes de noviembre de 2018 debido a que los procesos constructivos ejecutados a partir de esta fecha eran de menor impacto por lo que no demandaban este tipo de medida.

Bogotá - Sopó		Sopó - Bogotá	
FRENTE TILATÁ		FRENTE TILATÁ	
Hora Inicio	Hora Final	Hora Inicio	Hora Final
06:40 a. m.	06:55 a. m.	06:30 a. m.	06:40 a. m.
07:20 a. m.	07:40 a. m.	06:55 a. m.	07:20 a. m.
08:05 a. m.	08:15 a. m.	07:40 a. m.	08:05 a. m.
04:00 p. m.	04:15 p. m.	08:15 a. m.	08:30 a. m.
04:45 p. m.	05:00 p. m.	04:15 p. m.	04:25 p. m.
05:30 p. m.	05:45 p. m.	05:00 p. m.	05:10 p. m.
06:15 p. m.	06:30 p. m.	05:45 p. m.	05:55 p. m.
07:00 p. m.	07:15 p. m.	06:30 p. m.	06:40 p. m.
07:45 p. m.	08:00 p. m.	07:15 p. m.	07:25 p. m.
08:30 p. m.	08:45 p. m.	08:00 p. m.	08:10 p. m.
		08:45 p. m.	08:55 p. m.

Ilustración Sistema Semáforo frente de obra Tilatá. Versión 15



Ilustración volante informativo a la comunidad frente a la programación de obras

Manejo de Tráfico por Demanda: A fin de evitar represamientos o cualquier tipo de traumatismo en la movilización de los usuarios, se implementó a lo largo del proyecto la estrategia de manejo de tráfico por demanda, en aquellas áreas en la que se

desarrollan procesos constructivos de menor impacto, la cual consiste en permitir el flujo vehicular de acuerdo al volumen del tránsito, evitando que las esperas de paso superen los 10' (minutos).

Fortalecimiento de los conocimientos y aptitudes de los auxiliares de tráfico: La Concesión con el objetivo permanente de generar ambientes de movilización segura en el corredor vial, desarrolla procesos de capacitación y formación dirigidos entre otros a los auxiliares de tráfico, con los que se busca fortalecer los conocimientos y aptitudes que permitan controlar el flujo del tránsito de manera que se preserven las condiciones de seguridad en la vía, haciendo a su vez un adecuado uso de las herramientas de trabajo.



Ilustración capacitación auxiliares de tráfico y socialización de volantes a los usuarios de la vía

4. **¿Cómo han solucionado el tema de los deslizamientos de tierra en los taludes que no tienen las inclinaciones adecuadas, lo que genera que la tierra se deslice y produzca caos en la vía?**

Al respecto le informamos que el Concesionario mediante las actividades que mas adelante se listan, ha solucionado el tema relacionado con la estabilización de los taludes.

1. Contar los taludes y proporcionarles menor inclinación, colocar protección antierosión en la cara de los mismos.
2. Construcción de pantallas en concreto.
3. Construcción de muros de contención en: concreto, gaviones.

5. ¿Qué medidas se han evaluado con respecto al cobro de los peajes teniendo en cuenta que las vías se encuentran en mal estado?

En virtud del Contrato de Concesión suscrito entre la ANI y Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S., el Concesionario está cumpliendo con su obligación de llevar a cabo el cobro de peajes existentes (Los Patios y La Cabaña) de acuerdo con lo señalado en nuestra legislación nacional, Ley 105 de 1993 la cual establece entre otras, que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el presupuesto Nacional y demás cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, para lo cual se establecen peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte. Así mismo, la Ley 787 de 2002 establece que deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. Sin embargo, consideramos importante aclarar que los recursos de los peajes son depositados en una fiducia y entregados al Concesionario únicamente cuando termina y entrega cada unidad funcional.

Adicionalmente, el mismo Contrato de Concesión establece que las nuevas Estaciones de Peaje (Sopó, Choachí y Ubaque) solo podrán entrar en operación por solicitud de la entidad y una vez se tenga como mínimo adelantado el 80% de las obras de la Unidad Funcional en la que se encuentre ubicada la estación de peaje a poner en funcionamiento.

6. ¿Cuáles son las medidas que se han adoptado para el suministro del alumbrado público, ya que en la mayoría de los tramos intervenidos este no se evidencia, lo que en muchos sectores ocasiona accidentes de tránsito?

Iluminación	El Concesionario deberá iluminar la Intersección de El Salitre PR0+000 de la Ruta 50CN03 (Sopó-Salitre), el Peaje de Sopó-Salitre PR2+200 desde PR1+700 a PR2+700 de la Ruta 50CN03 y el Peaje de La Cabaña PR21+644 desde PR21+144 a PR22+144 de la Ruta 50CN03.
-------------	---

Tabla 13 – UF3. Características geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	(1) La Calera - Patios	(2) Límite Bogotá - Choachí
Iluminación	El Concesionario deberá iluminar el Peaje de Patios PR0+050, desde PR0+000 al PR0+561 de la Ruta 5009 de INVIAS y el Peaje de Choachí-Límite con Bogotá PR2+200 desde PR1+700 a PR2+700 de la Ruta 4006A de INVIAS	

Tabla 17– UF4. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	(1) La Calera – Choachí
Iluminación	El Concesionario deberá iluminar la Intersección hacia Choachí de la Ruta 5009. El Concesionario deberá iluminar los tramos del Corredor del Proyecto que atraviesen centros poblados y aquellos que intersecten con vías veredales.

Tabla 21 – UF5. Características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	(1) Choachí - PR 26+360 Ruta 4006	(2) Variante Choachí
---------------------	--------------------------------------	-------------------------

Al respecto, nos permitimos informar que en lo que respecta a los alumbrados públicos, conforme a lo establecido en el alcance del contrato de Concesión en este se exige al Concesionario instalar únicamente el alumbrado público en las zonas de peaje y en las intersecciones establecidas taxativamente en el Apéndice Técnico No. 1. De dicho contrato así:

Tabla 6- UF1 Características geométricas y técnicas de entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	(1) Cruce Ruta 50 (El Salitre)- PR27+092 Ruta 5009	(2) PR27+092 Ruta 5009- Guasca	(3) Intersección hacia Guatavita (Cuatro Esquinas) - Sesquíle
Iluminación	N/A	El Concesionario deberá disponer luminarias que cumplan por lo menos con las especificaciones previstas en la Sección 4.1(b) del Apéndice Técnico 3 en la Intersección hacia Guatavita (Cuatro Esquinas) PR33+160 de la Ruta 5009.	

Tabla 10 – UF2. Características geométricas y técnicas de entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos /PR INVIAS	(1A) Sopó - El Salitre PR10+424 - PR9+168 Ruta 50CN03	(1B) Sopó - El Salitre PR9+168 - PR6+318 Ruta 50CN03	(1C) Sopó - El Salitre PR8+318 - PR7+422 Ruta 50CN03	(1D) Sopó - El Salitre PR7+422 - PR0+000 Ruta 50CN03 PR23+784 - PR23+652 Ruta 5009	(2A) El Salitre - La Calera - PR16+639 +652 Ruta 5009	(2C) El Salitre - La Calera PR11+321 - PR9+892 Ruta 5009
--------------------------------	--	---	---	---	--	---

Requisitos Técnicos	(1) Choachí - PR 26+360 Ruta 4006	(2) Variante Choachí
Iluminación	El Concesionario deberá iluminar las siguientes Intersecciones: - Inicio Variante Choachí (Norte) - Intersección Vía Choachí - Bogotá - Inicio Variante Choachí (Sur) - Intersección de Acceso a Fómoeque - Intersección Acceso vía Bogotá - Villavicencio El Concesionario deberá iluminar, también, el Peaje de Ubaque PR42+300 desde PR41+800 a PR42+800. Adicionalmente, el Concesionario deberá iluminar los tramos del Corredor del Proyecto que atraviesen centros poblados y aquellos que intercepten con vías veredales.	

Tal como se deriva del marco contractual, escapa a las obligaciones del Concesionario la instalación de alumbrado público sobre todo el Corredor.

Ahora bien, a la fecha el Concesionario ha cumplido con las obligaciones de iluminación de conformidad con lo dispuesto en el Contrato, quedando pendientes la reinstalación de parte de la red en la Unidad Funcional 3, la cual tuvo que ser retirada para efectos de la ampliación, y el cumplimiento de lo correspondiente a las UF4 y UF5 las cuales se encuentran suspendidas, tal como se pone de presente en la respuesta no. 7.

Sin perjuicio de lo anterior, ponemos de presente que el Corredor cuenta con los dispositivos de señalización a los que se refiere el Manual de Señalización del Invias, los cuales incluyen dispositivos verticales y horizontales reflectivos, los cuales están llamados a garantizar la seguridad vial y disminuir el riesgo de accidentes.

7. ¿Que estudios y que manejos se han realizado con los cuerpos de agua o nacedores que se han hallado en las unidades funcionales?

Tal y como quedó plasmado en el Acta de Declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad para las Unidades Funcionales 4 y 5 del Proyecto, mediante la cual se suspendieron las obras en dichas Unidades Funcionales, el Concesionario realizó los siguientes estudios especializados necesarios para determinar la naturaleza de los puntos hídricos encontrados en el Sector:

<p>1. Universidad Javeriana (Contrato 107): Objeto: Consultoría para la caracterización de 23 sitios de interés hídrico, la cual incluyó trabajos de campo, levantamiento de información geoforma, toma aerofotografías, realización de interpretación de la información existente para determinar origen de agua y opciones de manejo para preservación en las Unidades Funcionales 4 y 5 del Proyecto Vía Perimetral de Oriente de Cundinamarca.</p> <p>2. Servicios e Investigaciones Ambientales – SIAM SAS (Contrato 282) Objeto: realización del inventario de puntos de agua localizados en las áreas colindantes al Corredor en un radio de 100 metros del eje a cada lado de la vía en las Unidades Funcionales 4 y 5 del Proyecto Vía Perimetral de Oriente de Cundinamarca y el análisis de dos puntos hídricos de la Unidad Funcional 2.</p> <p>3. Servicios e Investigaciones Ambientales – SIAM SAS (Contrato 330) Objeto: Análisis hidroquímico de 57 kms entre Cáqueza y La Calera Cundinamarca. Caracterización hidroquímica isotópica y/o medidas de manejo detalladas de 126 puntos de interés hídricos ubicados en un trayecto de 57 kms ubicado en las Unidades Funcionales 4 y 5 del Proyecto atendiendo el inventario 5.</p> <p>4. Universidad de Waterloo Objeto: análisis de contenido de tritium, oxígeno y radios isotópicos, conforme los estándares determinado en el IAEA, VSMOW.</p> <p>Respecto a qué manejos se han realizado, se pone de presente que, de conformidad con la recomendación hecha por la Universidad Javeriana, el Concesionario, si bien diseñó medidas de mitigación, no ha efectuado obras en las áreas de protección de los nacimientos. De hecho, a la fecha se encuentran suspendidas las obras de mejoramiento en las Unidades Funcionales 4 y 5 en virtud de un evento eximente de responsabilidad declarado por la Agencia Nacional de Infraestructura, el cual se fundamenta en la imposibilidad de intervenir el área de protección de los manantiales.</p> <p>⁵ El inventario corresponde al entregado por el Contratista en virtud del desarrollo del contrato identificado con el número CJV-282 suscrito en el año 2017 entre el Consultor y el CJV. 6. Señala el Informe Final de la Universidad Javeriana, "... donde se encuentran los manantiales, se recomienda, de acuerdo con la normatividad ambiental colombiana, un realineamiento local de la vía en los casos en los que el trazado actual coincide con la localización del punto de agua. Para los casos donde no coincide el trazado y el punto de agua, pero el alineamiento puede alterar la distribución de los flujos resulta prioritario instrumentar la línea de base de tal manera que se garantice que el flujo subterráneo continuará garantizando la alimentación de estos puntos de agua." (Subrayado y negrilla fuera del texto)</p>	<p>Adicionalmente, el 9 de abril de 2018, mediante comunicación 500.11.14-04030, Corpoinfoquia se pronunció en el sentido de señalar que "De encontrarse en el área del Proyecto la presencia de nacimientos, se deberá guardar una distancia de protección de como mínimo 100 metros" Así mismo advirtió que, en virtud de la Ley 1333 de 2009, un incumplimiento a la anterior obligación acarreará un proceso sancionatorio en contra del Concesionario.</p> <p>8. ¿Que soluciones se han planteado para la vía que conduce al sector de oriente del Municipio de La Calera, que afecta las veredas del volcán, quiz quizás, treinta y seis, junio y dornas veredas que conducen la vía hacia Choachi, donde los vehículos de la POB, han venido pasando y dejando en mal estado la vía?</p> <p>Las actividades realizadas por el Concesionario tienden a garantizar transitabilidad. Tal y como quedó plasmado en el Acta de Declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad y consecuente suspensión de las obras en las UF4 y UF5, el Concesionario tiene como obligación llevar a cabo obligaciones relacionadas con Intervenciones prioritarias según se define en la sección 4.3 del Apéndice Técnico No. 1, así como las obligaciones de Operación y Mantenimiento correspondientes a la Etapa Preoperativa de acuerdo con la sección 3.3.1 del Apéndice Técnico No. 2 del Contrato de Concesión.</p> <p>Enlédense por intervenciones prioritarias las siguientes:</p> <p>"4.3 Intervenciones Prioritarias (a) Para el cumplimiento de los niveles de servicio mínimos para la Etapa Preoperativa establecidos en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario deberá adelantar todas las actividades que de acuerdo con el estado de la técnica sean necesarias para tal efecto. Dichas actividades se denominarán Intervenciones Prioritarias, las cuales podrán incluir, entre otras, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Parcheo y/o bacheo. ➢ Señalización vertical ➢ Señalización horizontal ➢ Remoción de derrumbes ➢ Limpieza de márgenes y separadores ➢ Limpieza de obras de drenaje <p>(b) Para el cumplimiento de los niveles de servicio mínimos en la infraestructura del Proyecto que no estén pavimentadas, las Intervenciones Prioritarias podrán incluir, entre otras, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Conformación de la calzada existente ➢ Señalización vertical ➢ Remoción de derrumbes 										
<p>➢ Limpieza de márgenes y separadores. ➢ Limpieza de obras de drenaje.</p> <p>Las Intervenciones Prioritarias no serán consideradas Intervenciones como éstas se establecen en la Parte General y este Apéndice Técnico".</p> <p>9. ¿Sirvase indicar cuales han sido las soluciones que ha planteado y ejecutado la concesión dirigidas a la comunidad por los perjuicios económicos y de movilidad que les ha causado el retraso de las obras?</p> <p>A la fecha el Concesionario ha reparado los perjuicios ocasionados siempre que éstos hayan sido debidamente probados y que le sean atribuibles conforme el marco legal colombiano. Ahora bien, se pone de presente que a la fecha la transitabilidad en las Unidades Funcionales 1, 2 y 3 es total y los cierres viales son mínimos por lo cual no puede señalarse que haya afectaciones a la movilidad en la actualidad, ni mucho menos daños, por el contrario, la comunidad goza de un corredor seguro y mejorado respecto al recibido por el Concesionario en el año 2014.</p> <p>10. Sirvase informar que acciones realizado la Concesión, para solucionar los problemas que presentan las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Perimetral de Cundinamarca.</p> <p>La Concesión realiza las actividades requeridas para garantizar la operación del corredor bajo parámetros de seguridad vial, mediante la atención oportuna de los eventos que se generen en la vía para así mantener los niveles de servicio a nuestros usuarios.</p> <p>El Concesionario, dentro de sus ciclos de conservación tiene proyectadas actividades de mantenimientos mayores y menores, tendientes a preservar y mejorar los tiempos referentes a la vida útil de la infraestructura del corredor.</p> <p>Dichos planes de mantenimiento se dividen de la siguiente manera, para cada área según corresponda:</p> <table border="1" data-bbox="170 2099 787 2228"> <thead> <tr> <th>Mantenimiento</th> <th>Actividades</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mantenimiento Ordinario (rutinas cíclicas)</td> <td>Incluyen actividades de corrección de defectos o inconformidades y actividades de mantenimiento para asegurar la continuidad del servicio de la(s) vía(s) y encaminadas a mantenerla en condiciones adecuadas. Estas actividades también incluyen las relacionadas con la gestión de la conservación y su componente administrativo referido a la continuidad del servicio.</td> </tr> </tbody> </table>	Mantenimiento	Actividades	Mantenimiento Ordinario (rutinas cíclicas)	Incluyen actividades de corrección de defectos o inconformidades y actividades de mantenimiento para asegurar la continuidad del servicio de la(s) vía(s) y encaminadas a mantenerla en condiciones adecuadas. Estas actividades también incluyen las relacionadas con la gestión de la conservación y su componente administrativo referido a la continuidad del servicio.	<table border="1" data-bbox="828 1494 1453 1983"> <tbody> <tr> <td>Mantenimiento Extraordinario (periódico)</td> <td>Actividades preventivas periódicas de gran envergadura que debe ser planeadas en ciclos más largos que los de la conservación correctiva rutinaria, casi siempre próxima al fin de la vida útil del elemento o cuando el desempeño de un elemento o sistema pueda comprometer la seguridad o el confort de los usuarios.</td> </tr> <tr> <td>Mantenimiento de Emergencia (Correctivo)</td> <td>Actividades destinadas a reparar, reconstruir o restaurar elementos obstruidos o dañados del sistema vial, corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocado por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible.</td> </tr> <tr> <td>Actividades particulares de mantenimiento</td> <td>Actividades destinadas a la conservación, mantenimiento, reparación, rehabilitación y reconstrucción que sean necesarios para el cumplimiento de los estándares de calidad, entre estas reparaciones se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> · Pavimento y bermas. · Reparación de baches y asentamientos. · Sellado de fisuras. · Reparación de pavimento rígido. · Conservación de Márgenes del Corredor. · Mantenimiento de Obras de drenaje longitudinal y transversal. · Mantenimiento de Señalización Vertical. · Mantenimiento de Señalización Horizontal. </td> </tr> </tbody> </table> <p>11. Sirvase informar que acciones tienen proyectadas la Concesión para el corto y largo, media no y largo plazo, en relación a la solución de los problemas que presentan las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Perimetral de Cundinamarca.</p> <p>La concesión realiza las actividades requeridas para garantizar la operación del corredor bajo parámetros de seguridad vial, mediante la atención oportuna de los eventos que se generen en la vía para así mantener los niveles de servicio a nuestros usuarios.</p> <p>Aunque la pregunta es amplia y general, vale la pena aclarar que las unidades funcionales 1, 2 y 3 se encuentran prácticamente terminadas, por lo que la transitabilidad de los vehículos y/o usuarios de la vía se lleva a cabo de manera normal salvo algunos cierres programados. Para la Unidad Funcional 4 y 5 se está trabajando de la mano con la ANI para encontrar la solución más favorable, dada la presencia de</p>	Mantenimiento Extraordinario (periódico)	Actividades preventivas periódicas de gran envergadura que debe ser planeadas en ciclos más largos que los de la conservación correctiva rutinaria, casi siempre próxima al fin de la vida útil del elemento o cuando el desempeño de un elemento o sistema pueda comprometer la seguridad o el confort de los usuarios.	Mantenimiento de Emergencia (Correctivo)	Actividades destinadas a reparar, reconstruir o restaurar elementos obstruidos o dañados del sistema vial, corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocado por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible.	Actividades particulares de mantenimiento	Actividades destinadas a la conservación, mantenimiento, reparación, rehabilitación y reconstrucción que sean necesarios para el cumplimiento de los estándares de calidad, entre estas reparaciones se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> · Pavimento y bermas. · Reparación de baches y asentamientos. · Sellado de fisuras. · Reparación de pavimento rígido. · Conservación de Márgenes del Corredor. · Mantenimiento de Obras de drenaje longitudinal y transversal. · Mantenimiento de Señalización Vertical. · Mantenimiento de Señalización Horizontal.
Mantenimiento	Actividades										
Mantenimiento Ordinario (rutinas cíclicas)	Incluyen actividades de corrección de defectos o inconformidades y actividades de mantenimiento para asegurar la continuidad del servicio de la(s) vía(s) y encaminadas a mantenerla en condiciones adecuadas. Estas actividades también incluyen las relacionadas con la gestión de la conservación y su componente administrativo referido a la continuidad del servicio.										
Mantenimiento Extraordinario (periódico)	Actividades preventivas periódicas de gran envergadura que debe ser planeadas en ciclos más largos que los de la conservación correctiva rutinaria, casi siempre próxima al fin de la vida útil del elemento o cuando el desempeño de un elemento o sistema pueda comprometer la seguridad o el confort de los usuarios.										
Mantenimiento de Emergencia (Correctivo)	Actividades destinadas a reparar, reconstruir o restaurar elementos obstruidos o dañados del sistema vial, corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocado por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible.										
Actividades particulares de mantenimiento	Actividades destinadas a la conservación, mantenimiento, reparación, rehabilitación y reconstrucción que sean necesarios para el cumplimiento de los estándares de calidad, entre estas reparaciones se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> · Pavimento y bermas. · Reparación de baches y asentamientos. · Sellado de fisuras. · Reparación de pavimento rígido. · Conservación de Márgenes del Corredor. · Mantenimiento de Obras de drenaje longitudinal y transversal. · Mantenimiento de Señalización Vertical. · Mantenimiento de Señalización Horizontal. 										

puntos de sensibilidad hídrica a lo largo de su trazado (dejo a consideración del área legal que más se puede explicar respecto de esta situación).

En este sentido es de aclarar que dándole un alcance amplio a la pregunta en lo que respecta a problemas, el estado de ejecución de cada unidad funcional, a efectos de poner de presente cuáles podrían ser los inconvenientes que presenta la ejecución de las Obras.

Unidad Funcional	Estado de Ejecución	Observaciones
1	Unidad Funcional entregada.	Acta de terminación del 1 de febrero de 2019.
2	Unidad Funcional puesta a disposición de la Agencia Nacional de Infraestructura.	Comunicación D849-2019. Se advierte que a la fecha han sido declarados y están en controversia eventos eximentes de responsabilidad ⁷ que imposibilitan en un 10,27% la ejecución de las obras. Los eventos en cuestión se refieren a hallazgos arqueológicos y presencia de nacedores en el área, circunstancias imprevisibles e irresistibles para el Concesionario y, respecto a los cuales, no se le puede atribuir responsabilidad.

⁷ Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad en relación con las intervenciones y demás actividades asociadas ubicadas en las coordenadas 1014572.83 E 1032964.17 N, del PK 2+280 A 1014597.41 E, 1032686.69 N del PK 2+560 con una longitud 280M de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca Concesión Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S., contrato bajo el esquema de APP no.002 de 2014.

Controversia en curso ante el Amigable de Compondor para que se declare que existe un Evento Eximente de Responsabilidad ("EER"), derivado de los hallazgos arqueológicos en la Unidad Funcional 2 en el sector correspondiente del K5+650 al K5+980.

Controversia en curso ante el Amigable de Compondor para que se declare que existe un Evento Eximente de Responsabilidad ("EER"), derivado de los hallazgos arqueológicos en la Unidad Funcional 2 en el sector correspondiente a la Estación de la Bascula.

3	Unidad Funcional puesta a disposición de la Agencia Nacional de Infraestructura.	Comunicación Dxxxx-2019. Se pone de presente que a la fecha han sido declarados y están en controversia eventos eximentes de responsabilidad ⁸ que imposibilitan en un 20.49% la ejecución de las obras. Los eventos en cuestión se refieren a presencia de nacedores y puntos de interés hídrico, así como a otras circunstancias sobrevinientes de carácter ambiental, las cuales constituyen situaciones imprevisibles e irresistibles para el Concesionario y, respecto a los cuales, no se le puede atribuir responsabilidad.
4 y 5	Suspendidas por la existencia de fuentes hídricas con calidad de	

⁸ Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad con motivo del pronunciamiento de inviabilidad por parte de Corporinoquia para la construcción de una estación de peaje en la Unidad Funcional 3 - Choachi - límite - Bogotá. Proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca Concesión Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S., Contrato bajo el esquema de APP no.002 de 2014.

Controversia en curso ante el Amigable de Compondor para que se declare que existe un Evento Eximente de Responsabilidad ("EER"), derivado de la existencia de un punto de Interés Hídrico en el sector de la Estación de Peaje de Patios, en la Unidad Funcional 3, en donde se encuentran suspendidas las obras por orden de la autoridad. La ANI y el Concesionario están trabajando paralelamente una solución alternativa para declarar una fuerza mayor y reubicar el peaje.

Controversia en curso ante el Amigable de Compondor para que se declare que existe un Evento Eximente de Responsabilidad ("EER"), derivado de la existencia de un punto de Interés Hídrico en el sector Arrayanes en la Unidad Funcional 3, en donde funciona un acueducto respecto al cual hay concesión de aguas.

Solicitud para que se declare que existe un Evento Eximente de Responsabilidad ("EER"), derivado de la existencia de un punto de Interés Hídrico en la Unidad Funcional 3, en el sector de la Portada, en donde se encuentran suspendidas las obras por orden de la autoridad.

manantial en el corredor y sus áreas adyacentes.⁹

Como se deriva de lo dispuesto en el cuadro anterior, los posibles problemas a los que se refiere H. Congresista se derivan de circunstancias ajenas al control del Concesionario. No obstante, lo anterior, las Partes se encuentran trabajando en soluciones para dichos eventos que permitan el desarrollo de las obras.

En este sentido, en lo que respecta a los hallazgos arqueológicos en la Unidad Funcional 2 están en ejecución los salvamentos y rescates correspondientes, una vez terminados, el Concesionario continuará con las obras.

En lo concerniente a los nacedores comprobados en las Unidades Funcionales 2 y 3, el Concesionario está revisando alternativas de mitigación a efectos de ser puestas a consideración de la autoridad ambiental para que ésta viabilice las obras de ampliación. Lo anterior, considerando que el área de protección legal de los respectivos manantiales había sido intervenida previo a la suscripción del Contrato de Concesión y que es conveniente, en términos de seguridad vial, ampliar la vía en dichos sectores a efectos de que el ancho de calzada sea uniforme en ambas unidades funcionales.

Respecto las restricciones ambientales para la construcción de las Estaciones de Peaje de la Unidad Funcional 3, las Partes están revisando la posibilidad de relocalizarlas.

Por último, en lo referente a las Unidades Funcionales 4 y 5 se informa que, considerando que las Autoridades Ambientales rechazaron las medidas y obras de mitigación tipo con las cuales el Concesionario propuso superar la imposibilidad de la ejecución de las intervenciones en el trazado actual, las Partes y la Interventoría se encuentran negociando la posibilidad y/o viabilidad de suscribir un documento contractual en el que las Partes de buena fe revisarán, entre otras cosas, las actividades y condiciones requeridas para ejecutar las obras. El plazo para terminar esta negociación vence el 30 de abril de 2019.

12. Sírvase indicar el cronograma de actividades previstos para las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Perimetral de Cundinamarca por tramos.

⁹ Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad y consiguiente suspensión de la ejecución de las obras y actividades de intervenciones de las Unidades Funcionales No. 4 y 5, con ocasión de la declaratoria referida en desarrollo del Proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca Concesión Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S., Contrato bajo el esquema de APP no. 002 de 2014.

La Concesión realiza las actividades requeridas para garantizar la operación del corredor bajo parámetros de seguridad vial, mediante la atención oportuna de los eventos que se generen en la vía para así mantener los niveles de servicio a nuestros usuarios.

Durante la etapa de Operación y Mantenimiento tiene programadas cíclicas para conservar la infraestructura de acuerdo con el documento adjunto N° 1.

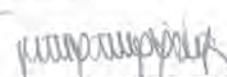
De otra parte, las intervenciones mayores a la infraestructura del pavimento, tiene contemplado ejecutarlas con base en sus ciclos de vida dados por diseño.

Adicional a lo anterior, el Concesionario tiene programadas una serie de autoevaluaciones, con el fin de verificar el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en el contrato de Concesión y en el caso que se requiera, programar actividades tanto preventivas y/o correctivas según sea el caso. (archivo adjunto No.2)

Esperamos con las respuestas a cada uno de sus preguntas haber aclarado la situación del Proyecto Perimetral de Cundinamarca, y las medidas que día a día toma la Concesionaria para poder mejorar el servicio prestado a los usuarios del corredor, garantizando menores tiempos de recorrido, menor tráfico y más seguridad vial.

Las demás dudas que se presenten al respecto serán resueltas en el debate programado para este fin el día 24 de abril.

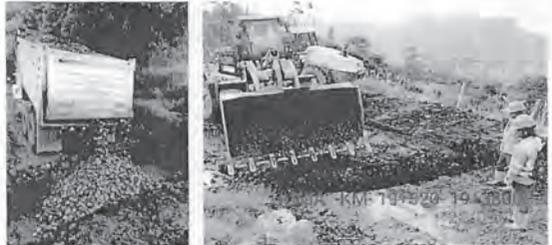
Cordialmente,


JUAN MANUEL MENDEZ PIRA
 Representante Legal


DORON SZPORTAS
 Representante Legal Suplente

Copia: Ing. Khensy Russa Romero - Líder del equipo de apoyo a la supervisión -ANI
 Archivo

E: AMI
 R: HRJ
 A: LEP

<div data-bbox="167 363 792 499" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">INTERVENCIONES PRIORITARIAS UNIDAD FUNCIONAL 4</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;">  CONSORCIO CONSTRUCO POB </td> <td style="width: 40%; text-align: center;"> CONCESIÓN VIAL CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA. 002 de 08 de septiembre de 2014 </td> <td style="width: 30%; text-align: center;"> GENERAL Página 1 </td> </tr> </table> </div> <p>La concesión realizó intervenciones prioritarias en la vía Choachi – Calera, con el fin de mantener y mejorar las condiciones de transitabilidad. Se realizaron las siguientes actividades:</p> <p>Cambio de tubería alcantarillas:</p> <p>Se realiza cambio de tubería en mal estado. La tubería es reemplazada por tubería corrugada de 36 pulgadas; lo que permite el correcto flujo del agua.</p> <div data-bbox="219 690 722 888">  </div> <p>Limpieza de canales de agua:</p> <p>Se realiza el retiro del material que impide el paso del agua a los canales existentes. Por medio de zanjas se canaliza las aguas escorrentías a las alcantarillas.</p> <div data-bbox="219 1030 722 1231">  </div>	 CONSORCIO CONSTRUCO POB	CONCESIÓN VIAL CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA. 002 de 08 de septiembre de 2014	GENERAL Página 1	<div data-bbox="966 399 1396 605">  </div> <p>Filtro:</p> <p>Se realizan filtros con material granular.</p> <div data-bbox="901 721 1453 966">  </div> <div data-bbox="1047 978 1323 1197">  </div>
 CONSORCIO CONSTRUCO POB	CONCESIÓN VIAL CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA. 002 de 08 de septiembre de 2014	GENERAL Página 1		
<p>Estabilización con Piedra Rajón:</p> <p>Se utiliza piedra rajón para estabilizar el terreno y mejorar la calzada.</p> <div data-bbox="243 1558 722 1983">  </div> <p>Estabilización con Cal Viva:</p> <p>En el km 18+440 vereda Junia, agregamos cal viva en porcentaje de 3% al suelo natural, ese proceso para llegar a los resultados de humedad y porcentaje requerido, demoramos 3 semanas. La función de la cal es secar la tierra y garantizar fuerza y durabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dosificación de 3% • Adición de cal • Mezclado del material natural (tierra negra) con la cal • Dimos reposo de 4 horas para que funcione la cal • Compactación de la misma 	<div data-bbox="828 1571 1453 1764">  </div> <p>Estabilización con material Granular:</p> <p>Se retira el material saturado y contaminado (lodo) y se reemplaza con los materiales de filtro/granular. Agregamos entre 10-15cm material granular para estabilizar la carpeta.</p> <p>Vereda Buenos Aires:</p> <div data-bbox="901 1970 1404 2176">  </div>			

Vereda El Rodeo:



Vereda Jerusalén:



Vereda Quisquiza:



Vereda Treinta y Seis:



Vereda Tunjaque:



Vereda Junia:



Vereda Potrero Grande:





Vereda El Hato:



Vereda Quiuza:



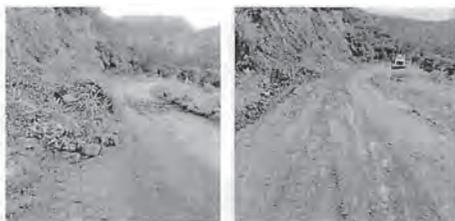
Atención de emergencias:

El consorcio mantiene disponible un grupo para la atención de emergencias y eventualidades en la vía. El grupo de mantenimiento se desplaza al sitio se realizan las labores de retiro del material que obstruía la vía, dejando el tramo en condiciones de transitabilidad.

Vereda Potrero grande:



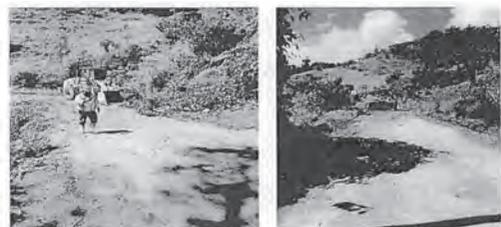
Vereda Potrero grande:



Vereda El Hato:



Vereda El Hato:



Vereda Quiuza:



La concesión finalizó las intervenciones prioritarias en la vía Caqueza - Choachi, con el fin de mantener y mejorar las condiciones de transitabilidad. Se realizaron las siguientes actividades:

Reconstrucción de cabezal en alcantarillas:

Se realiza limpieza de alcantarilla, y la reconstrucción de cabezal de la misma.

Km 48+800:



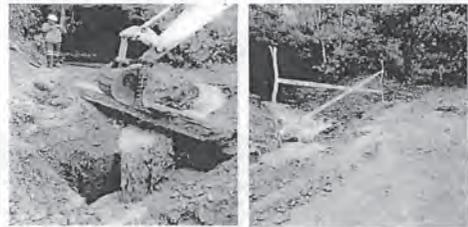
Limpieza de canales de agua:

Se realiza el retiro del material que impide paso del agua a los canales existentes. Por medio de zanjas se canaliza las aguas esorrentías a las alcantarillas.

Km 44+300:



Km 48+640:



Km 47+900:



Km 52+000:



Km 52+500:



Filtro:

Se realizan filtros con material granular.

Km 51+500:



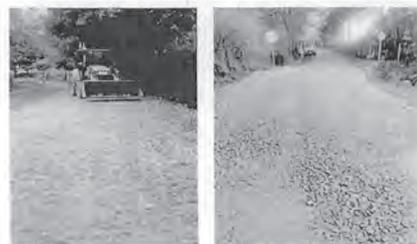
Estabilización con Piedra Rajón:

Se utiliza piedra rajón para estabilizar el terreno y mejorar la calzada.

Estabilización con material Granular:

Se retira el material saturado y contaminado (lodo) y se reemplaza con los materiales de filtro/granular. Agregamos entre 10-15cm material granular para estabilizar la carpeta.

Km 32+500:



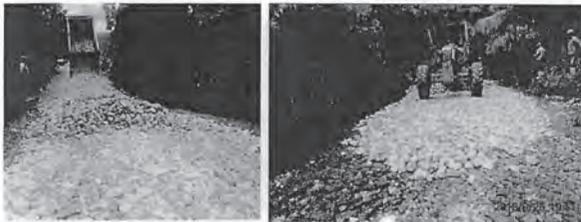
Km 42+500:



Km 42+350:



Km 43+500:



Km 43+750:



Km 47+500:



Km 48+200:



Km 49+300:



Km 50+145:



Km 51+600:



Km 52+000:



Km 52+500:



Km 53+200:



Km 53+800:



Mejoramiento de la carpeta asfáltica:

Se realiza bacheo y mejoramiento de la carpeta asfáltica.

Km 53+310:



Km 53+480:



Km 53+600:



Atención de emergencias:

El consorcio mantiene disponible un grupo para la atención de emergencias y eventualidades en la vía. El grupo de mantenimiento se desplaza al sitio se realizan las labores de retiro del material que obstruía la vía, dejando el tramo en condiciones de transitabilidad.

Km 33+750:



Km 34+700:



Km 35+000



Km 36+100:



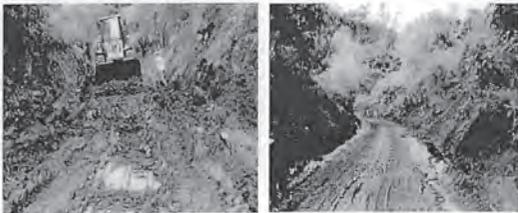
Km 40+800:



Km 42+400:



Km 45+300:



Km 45+780:



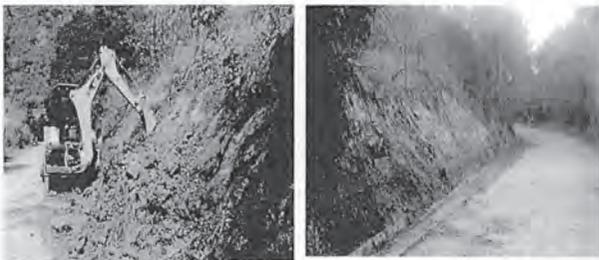
Km 49+350:



Km 50+800:



Km 52+600:



Km 53+800:



La movilidad es de todos Mintransporte



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20191080100091
12-03-2019

Bogotá D.C., 12 de marzo de 2019

Doctora
AMPARO VANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría General
Comisión Primera de Cámara
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Cra 7 No 8-68
Bogotá D.C.

Asunto: respuesta cuestionario proposición Doble Calzada Bogotá (Fontibón)- Facatativá- Los Alpes.

Respetada Secretaría Calderón:

En atención al cuestionario enviado a este Despacho sobre la Doble Calzada Bogotá (Fontibón)- Facatativá- Los Alpes, presentado por el Honorable Representantes a la Cámara Óscar Sánchez León, nos permitimos dar respuesta de la siguiente forma:

1. Sirvase informar que acciones de seguimiento y control ha realizado el ministerio en relación a la problemática de movilidad que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón)-Facatativá-Los Alpes a la altura de Cartagenita (Facatativá), en cuyo punto se presentan trancones vehiculares de más de 40 minutos en las horas pico, a sabiendas que es un vía nacional donde transita un importante cantidad de transporte de carga hacia el occidente del país.

Para dar respuesta a la presente pregunta, es pertinente aclarar que el Ministerio de Transporte como máxima autoridad en materia de transporte, tránsito e Infraestructura, le corresponde trazar las políticas y expedir las normas de carácter general sobre los asuntos de su competencia, para que estas a su vez, sean acatadas por las autoridades en cada jurisdicción.

Además de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, determina que las autoridades cuentan con la normatividad que les permite implementar controles y medidas preventivas en cada jurisdicción, para garantizar una mejor movilidad y seguridad por las vías públicas, tales como, el manual de señalización vial, medidas de restricción vehicular, restricciones de circulación de vehículos de carga, normas para establecer campañas de contraflujos etc.

De acuerdo a lo anterior, se informa que mediante circular No. 20191010037021 del 05 de febrero de 2019, dirigida a Gobernadores, Alcaldes, Organismos de Tránsito y en general Autoridades de Tránsito, el Viceministro de Transporte, les recordó a las Autoridades de Tránsito del país, la obligación que tienen de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, que dispone que son estas quienes "velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías".

Por lo tanto, en cumplimiento a la normatividad establecida, la autoridad en cada jurisdicción debe adoptar e implementar medidas preventivas y estratégicas para realizar controles efectivos a la movilidad y al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. De igual manera, en la circular mencionada, se les reiteró a las autoridades de tránsito, en cada una de sus jurisdicciones, que por la omisión en el ejercicio de sus funciones, el incumplimiento de sus deberes y por la extralimitación en las mismas, podrían ser sujetos de investigación y sanción disciplinaria.

De otro lado, es pertinente indicar que el control y la vigilancia, de las vías nacionales, fuera de la jurisdicción municipal, según el Código Nacional de Tránsito, corresponde a la actual Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, quienes de manera conjunta con las entidades a cargo de un determinado tramo vial, son quienes después de detectar y estudiar los puntos críticos de congestión vehicular, deben tomar las medidas preventivas y correctivas que minimicen lo máximo posible la pérdida de tiempo de los usuarios por congestión a determinadas horas, por lo tanto, se remite esta pregunta a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional mediante radicado No. 20191080100121 la cual se adjunta, para que remitan a la Comisión la respuesta en la relación a su competencia.

De otra parte, la Ley 105 de 1993 "por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencia y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", define en los artículos 12, 16 y 17 las competencias sobre la infraestructura de transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales a cargo de los municipios. Igualmente el artículo 19º de la citada ley señala: "Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley"; y el artículo 20º establece que: "Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la Infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva Infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción".

En este sentido, este despacho está facultado para atender las vías a cargo de la Nación a través del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS o de la Agencia Nacional de Infraestructura cuando se trate de una vía en concesión del orden nacional. Las necesidades que se registran en las carreteras departamentales o municipales, deben ser atendidas directamente por la entidad territorial que tiene a cargo dicha infraestructura, con excepción de las vías terciarias entregadas al INVÍAS por el extinto Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, al ser la Doble Calzada Bogotá (Fontibón)- Facatativá- Los Alpes una vía concesionada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, se remite respuesta otorgada por dicha entidad

mediante radicado No. 2019-306-002931 mediante la cual detallan que: "el problema que se presenta se debe a la transición que deben realizar los usuarios de las vías al pasar de una calzada doble con dos carriles de circulación por sentido, a una calzada sencilla bidireccional en el barrio Cartagenita del municipio de Facatativá". Por lo tanto, ante dicha problemática la Agencia Nacional de Infraestructura afirma que: "se están adelantando medidas para resolver dichos problemas de movilidad fundamentados en buscar y obtener los recursos que permitan la construcción y continuación de la doble calzada hasta la carrera del municipio de Facatativá".

Finalmente, tal y como lo especifica la ANI "la construcción de dicha variante y la segunda calzada de la entrada a Facatativá hacen parte de las obras denominadas Fase II de conformidad con lo establecido en el Contrato modificatorio de septiembre 28 de 2001 al Contrato de Concesión No. 0937 de 1995, las cuales fueron sometidas al cumplimiento de las condiciones establecidas en el literal D de la cláusula primera del mencionado Contrato Modificatorio".

2. Sírvase informar el número de vehículos de transporte de carga por día, que salen o ingresan a la ciudad de Bogotá por las siguientes vías, Autopista Norte, Autopista Sur, Vía al llano, Autopista Medellín y Calle 13.

Conforme a la presente pregunta, se remite respuesta otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura mediante radicado No. 2019-306-002931-1 en la que se detallan el número de vehículos de transporte de carga por día para las concesiones en mención.

3. Sírvase informar que acciones o seguimiento ha realizado el Ministerio en relación a los problemas en las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del Corredor Perimetral de Cundinamarca.

El proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca, perteneciente a la cuarta generación de concesiones viales, fue contratado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) el 8 de septiembre de 2014 con el concesionario Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S, sociedad compuesta por Shikun & AMP (48.12%), Colombiana Inversiones de Infraestructura S.A.S (1.87%), e Infrared Infraestructura Colombia IP (50%). El proyecto propende por la conexión vial entre los departamentos de Cundinamarca y Meta, sin pasar por la ciudad de Bogotá, sirviendo de alternativa de movilidad a los municipios del Oriente de Cundinamarca y permitiendo la conexión del centro y norte del país con el Corredor Vial Bogotá – Villavicencio.

La construcción de este corredor reduce los tiempos de viaje en el Eje Principal Sopo – Cáqueza a 2 horas, y contempla la construcción de una variante en el municipio de Choachí permitiendo así la correcta transitabilidad sobre de vehículos de largo recorrido. El Proyecto beneficiará a más de 400 mil habitantes de la zona de influencia de la vía, y los sectores de la agroindustria y el turismo se verán beneficiados, pues podrán aprovechar el potencial turístico de los municipios del oriente de Cundinamarca.

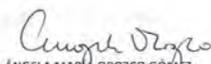
El contrato tiene un valor de \$1.6 billones de pesos, y obtuvo el cierre financiero el 26 de octubre de 2015, por lo que actualmente ha cumplido con la meta prevista de inversión, equivalente a un 7.78%. Por su parte, el proyecto contempla la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de 157.08 Km cuya construcción comenzó el 15 de diciembre de 2015 con el Acta de Inicio de la Etapa de Construcción, y hasta el momento ha ejecutado el 40.58% de la obra, respecto del 43.57% previsto.

Ahora, los problemas del proyecto se relacionan con impedimentos ambientales que hacían inviables las obras entre La Calera –Cáqueza (Unidad Funcional 4 y 5). El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI realizó una consulta al Ministerio de Ambiente, y gracias a la gestión entre ambos ministerios se obtuvo una pronta respuesta de éste último, certificando que la obra no puede pasar a menos de 100mts de los múltiples nacimientos de agua que existen en la zona.

Con la mencionada certificación, se tomó la decisión de avanzar en un nuevo trazado para los respectivos tramos de las Unidades Funcionales mencionadas, labor que ya se venía adelantando técnicamente por el Concesionario y la ANI. Lo anterior, permitirá plantearle diferentes alternativas a la Agencia Nacional de Ciencias Ambientales, y se materializará en un otrosl que viabilice los estudios y diseños del nuevo trazado en el primer trimestre del año en curso. Es importante destacar que lo anterior se ha adelantado mediante mesas de trabajo entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que esta cartera ministerial está atenta a cualquier inquietud que se presente.

Cordialmente,


ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
 Ministra de Transporte

Anexo: 1cd

Aprobó: Manuel Felipe Gutiérrez.- Viceministro de Infraestructura
 Revisó: Daniela Lucue Medina.- Asesora Viceministra de Transporte
 Diego Alfonso Velásquez.- Asesor Ministro de Transporte
 Proyecto: María Alejandra Onaga.- Oficina Enlace Congreso
 fecha de elaboración: 12032019

GABRIEL SANTOS GARCIA
 Presidente

JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ
 Vicepresidente


AMPARO CALDERÓN PERDOMO
 Secretaria

DORA SONIA CORTÉS CASTILLO
 Subsecretaria