



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° 863

Bogotá, D. C., martes, 10 de septiembre de 2019

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 032 DE 2019

(junio 11)

Legislatura 2018-2019 Segundo Periodo

En la ciudad de Bogotá, D. C., a los once (11) días del mes de junio de dos mil diecinueve (2019), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el recinto de la Comisión Quinta de Senado de la República, los honorables Senadores miembros de la misma.

- El honorable Senador Dídir Lobo Chinchilla, Vicepresidente de la Comisión, asume la Presidencia y luego del saludo inicial, solicita a la señora Secretaria verificar el quórum existente.
- **La señora Secretaria verifica la presencia de los siguientes Senadores:**

García Burgos Nora María
Mejía Mejía Carlos Felipe
Martínez Aristizábal Maritza
Lobo Chinchilla Didier

- La Secretaria informa al señor Presidente que se encuentran presentes cuatro (4) honorables Senadores, habiéndose constituido quórum para deliberar.
- **En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los Senadores:**

Londoño Ulloa Jorge Eduardo
Robledo Castillo Jorge Enrique
García Realpe Guillermo
Name Cardozo José David
Pacheco Cuello Eduardo Emilio
Corrales Escobar Alejandro

Ortiz Nova Sandra Liliana
Barreto Castillo Miguel Ángel
Galvis Méndez Daira de Jesús

- **Con excusa que a continuación se transcribe, deja de asistir el honorable Senador:**

Torres Victoria Pablo Catatumbo:
Bogotá, D. C., 11 de junio de 2019
Doctor

JOSÉ DAVID NAME
Presidente Comisión Quinta Senado
Doctora
DEL CY HOYOS ABAD

Asunto: Excusa por la no asistencia a la sesión de Comisión Quinta 11 de junio de 2019.
Cordial saludo:

Como Representante Legal del Partido Fuerza Alternativa Revolucionaria del Común FARC, el día de hoy 11 de junio de 2019 debo acompañar a la diligencia ante la Corte Suprema del Representante a la Cámara Seuxis Paucias Hernández Solarte al igual que su diligencia ante la JEP.

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

Muchas gracias por la atención y diligencia.

Atentamente,

Pablo Catatumbo Torres Victoria,
C.C. 14990220,

Senador de la República.

- Siendo las 9:47 a. m., el señor Presidente da inicio a la sesión y dispone que por Secretaría se dé lectura al orden del día, programado para la fecha:

ORDEN DEL DÍA

Fecha: martes 11 de junio de 2019

Hora de citación: 09:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación de quórum

II

Discusión y aprobación del orden del día

III

Debate de control político sobre el estado de la vía Bogotá-Villavicencio, los impactos sociales y económicos que se derivan de los constantes cierres a los que se ve abocada, y las soluciones a corto, mediano y largo plazo que se proyectan para poner fin a estos, de acuerdo con la Proposición número 73 de 2019.

Citados:

Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez.

Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Alberto Carrasquilla Barrera.

Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Ricardo Lozano Picón.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Louis Francois Kleyn.

Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastres, Director Eduardo José González Angulo.

Presidente de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper.

Gerente General de Coviandina, doctor Ricardo Postarini Herrera.

Invitados:

Gobernadora del Meta, doctora Marcela Amaya García.

Gobernador de Cundinamarca, doctor Jorge Emilio Rey.

Alcalde Municipal de Villavicencio, doctor Wílmor Orlando Barbosa Roza.

Alcalde Municipal de Guayabetal, doctor Javier Ricardo Castro Duque.

Alcalde Municipal de Quetame, doctor Wílder Enrique Hernández Moreno.

Alcalde Municipal de Cáqueza, doctor Guillermo Gutiérrez Cruz.

Alcalde Municipal de Chipaque, doctor Ariel Danilo Basto Trujillo.

Representantes del Comité de Veeduría Ciudadanía de la vía Bogotá-Villavicencio, constituido por el Ministerio de Transporte.

Citante: Honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal.

Proposición número 73 de 2019

Cítese a un debate de control político sobre el estado de la vía Bogotá-Villavicencio, los impactos

sociales y económicos que se derivan de los constantes cierres a los que se ve abocada, y las soluciones a corto, mediano y largo plazo que se proyectan para poner fin a estos.

Citados: Ministra de Transporte, señora Ángela María Orozco Gómez; Ministro de Hacienda y Crédito Público, señor Alberto Carrasquilla Barrera; Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, señor Ricardo Lozano Picón; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, señor Louis Francois Kleyn López; Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, señor Eduardo José González Angulo; Presidente de Coviandes, señor Alberto Mariño Samper; y Gerente General de Coviandina, señor Ricardo Postarini Herrera.

Invitados: Gobernación del Meta y Gobernación de Cundinamarca; alcaldes de los municipios de Villavicencio, Guayabetal, Quetame, Cáqueza y Chipaque y representantes del Comité de Veeduría Ciudadana de la vía Bogotá-Villavicencio constituido por el Ministerio de Transporte.

I. CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. Remita la información sobre el inventario vial y su estado, para las vías del departamento del Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare. Desagregue para vías primarias, terciarias y secundarias, señalando extensión pavimentada y sin pavimentar.
2. Señale cuáles son las competencias del Ministerio de Transporte en relación con la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio.
3. Señale qué medidas ha implementado el Ministerio de Transporte para solventar los constantes deslizamientos que acaecen sobre la vía Bogotá-Villavicencio.
4. Señale qué medidas ha implementado el Ministerio de Transporte para solventar los impactos sociales y económicos que se derivan del cierre de la vía Bogotá-Villavicencio.
5. Remita información sobre flujo vehicular en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
6. Remita información sobre Tráfico Promedio Diario (TPD) en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
7. ¿Tiene el Ministerio de Transporte conocimiento de las afectaciones económicas que se han ocasionado a los diferentes sectores productivos del departamento del Meta y el oriente de Cundinamarca? De ser afirmativa su respuesta, remita los estimativos.
8. Informe sobre el estado y condiciones de seguridad vial en la vía que comunica a la ciudad de Bogotá con Villavicencio.
9. A través de Boletín de Prensa del 15 de mayo de 2019, Coviandes indicó que el manejo de

la emergencia de laderas y los taludes excede sus obligaciones en el marco del contrato de concesión. ¿Considera la ANI que esta afirmación es ajustada?

10. Recientemente, medios de comunicación han indicado que existen al menos 136 puntos críticos a lo largo del corredor vial. De estos, hay 11 ubicados entre los km 58 y 64 y que han sido caracterizados como de riesgo muy alto. (i) Indique si en el tramo comprendido o en las inmediaciones de este la concesionaria ha realizado obras de infraestructura vial; (ii) Si el numeral i es afirmativo, remita listado de las obras desarrolladas; (iii) Indique si las obras desarrolladas por parte de la concesionaria pueden afectar la integridad y estabilidad del terreno; (iv) ¿Considera el Ministerio de Transporte que el desarrollo de estas obras pudo haber sido una causa para la generación de los constantes deslizamientos que aquejan al tramo en cuestión? Sustente las respuestas del presente punto con los soportes técnicos y documentos que sean pertinentes y remita copia de estos.
11. Hemos propuesto el establecimiento de tarifa cero para los peajes a lo largo del corredor vial por un término igual al que la vía permaneció cerrada como medida de resarcimiento a los usuarios afectados por el cierre de esta. ¿Apoyaría la ANI la implementación de esta medida? Justifique su respuesta.
12. Remita informe sobre los puntos críticos identificados como susceptibles de deslizamientos a lo largo de la vía Bogotá-Villavicencio. Indique medidas y obras destinadas a solventar dichas situaciones, indicando responsable de estas, porcentaje de ejecución y presupuesto asignado.
13. Remita inventario de tramos que se encuentran a cargo del Invías (nacional o territorial), de Coviandes, de Coviandina y/o de otros actores.
14. ¿Qué soluciones plantea el Ministerio de Transporte para resolver los constantes deslizamientos y cierres que entorpecen la movilidad y la seguridad de quienes transitan la vía Bogotá-Villavicencio?
15. Indique si existe un fondo de contingencia para la vía Bogotá-Villavicencio y explique (i) naturaleza; (ii) de donde provienen los recursos que lo conforman; (iii) monto de los recursos que tiene el fondo a la fecha; (iv) proyectos u obras que se han desarrollado con cargo a los recursos del fondo; (v) si con cargo a estos recursos se han realizado obras para la mitigación y atención de la actual coyuntura de la vía. De ser afirmativa su respuesta, desagregue las obras. Si es negativa, indique por qué no se han efectuado obras

para la atención de la situación actual de la vía con cargo a estos recursos.

16. ¿Considera el Ministerio de Transporte que el desarrollo de actividades comerciales y productivas por parte de las comunidades que se asientan a lo largo de la vía pueden tener alguna incidencia en el desarrollo de los derrumbes que la aquejan? De ser afirmativa su respuesta, indique las razones en las cuales sustenta su afirmación y el grado de afectación que las mismas irrogan.

II. CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

1. En su condición de cabeza de sector, informe las competencias que tienen Corporinoquia y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con respecto a la vía Bogotá-Villavicencio.
2. ¿Considera el Ministerio de Ambiente que las obras desplegadas por parte de Coviandes y Coviandina se ajustan a la normatividad y manejo ambiental que consagra la ley?
3. ¿Qué factores considera el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible que ocasionan los constantes derrumbes que derivan en el cierre de la vía Bogotá-Villavicencio?
4. ¿Cuál es la estructura de supervisión implementada por las entidades ambientales competentes para el seguimiento y control de la vía Bogotá-Villavicencio?
5. ¿Considera el Ministerio de Ambiente que el desarrollo de las obras de la doble calzada Bogotá-Villavicencio son un factor para que existan los continuos derrumbes que afectan la movilidad de la vía?

III. CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

1. Señale los aportes financieros que ha realizado la Nación para el desarrollo y construcción de la vía Bogotá-Villavicencio.
2. Indique si a la fecha se ha destinado y/o se encuentra contemplado destinar presupuesto de la Nación para el desarrollo de infraestructura en la vía Bogotá-Villavicencio.
3. Indique si a la fecha se ha destinado y/o se encuentra contemplado destinar presupuesto de la Nación para el desarrollo de obras de mitigación para los constantes deslizamientos que aquejan a la vía Bogotá-Villavicencio.
4. Indique si la construcción y desarrollo del Tramo I de la vía Bogotá-Villavicencio se encuentra incluido dentro de las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Señale los mecanismos a través de los cuales dicha inclusión se materializará y los términos en los cuales se dará cumplimiento a esta disposición.

5. Indique por qué el Gobierno nacional no ha cumplido con lo dispuesto en la Ley 439 de 1998 y no ha destinado los recursos necesarios para la construcción del aeropuerto internacional de la ciudad de Villavicencio. Señale si el Ministerio de Hacienda y Crédito Público dará cumplimiento a lo ordenado en la precitada normatividad.
6. Indique si existe un fondo de contingencia para la vía Bogotá-Villavicencio que administre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y explique (i) naturaleza; (ii) de donde provienen los recursos que lo conforman; (iii) monto de los recursos que tiene el fondo a la fecha; (iv) proyectos u obras que se han desarrollado con cargo a los recursos del fondo; (v) si con cargo a estos recursos se han realizado obras para la mitigación y atención de la actual coyuntura de la vía. De ser afirmativa su respuesta, desagregue las obras. Si es negativa, indique por qué no se han efectuado obras para la atención de la situación actual de la vía con cargo a estos recursos.
7. Indique si se tiene presupuestado realizar aportes para la financiación del Tramo I de la doble calzada Bogotá-Villavicencio.

IV. CUESTIONARIO PARA LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

1. Remita el Contrato de Concesión número 444 de 1994 y Contrato Adicional número 01 de 2010 y explique las características de los tramos, señalando su valor, estado de ejecución y empresa ejecutora.
2. Enuncie las obligaciones de la concesionaria en el marco de los contratos anteriormente relacionados y especifique los alcances de estas.
3. ¿En el marco de los contratos anteriormente relacionados está la concesionaria obligada al manejo y control de laderas y taludes aledaños a la vía Bogotá-Villavicencio?
4. Remita el Contrato de Concesión número 005 de 2015 y explique las características de los tramos, señalando su valor, estado de ejecución y empresa ejecutora.
5. Enuncie las obligaciones de la concesionaria en el marco de los contratos anteriormente relacionados y especifique los alcances de estas.
6. ¿En el marco del contrato anteriormente relacionado está la concesionaria obligada al manejo y control de laderas y taludes aledaños a la vía Bogotá-Villavicencio?
7. Enuncie los factores que, de acuerdo con la ANI, son los causantes de los constantes deslizamientos sobre la vía Bogotá-Villavicencio. Relacione las acciones que ha desplegado la ANI para solventar las mismas.
8. ¿Considera la ANI que el desarrollo de las obras de la doble calzada Bogotá-Villavicencio pueden ser una causa de los constantes deslizamientos que aquejan el corredor vial?
9. A través de Boletín de Prensa del 15 de mayo de 2019, Coviandes indicó que el manejo de la emergencia de laderas y los taludes excede sus obligaciones en el marco del contrato de concesión. ¿Considera la ANI que esta afirmación es ajustada a la ley y al contrato?
10. Recientemente, medios de comunicación han indicado que existen al menos 136 puntos críticos a lo largo del corredor vial. De estos, hay 11 ubicados entre los km 58 y 64 y que han sido caracterizados como de riesgo muy alto. (i) Indique si en el tramo comprendido o en las inmediaciones de este la concesionaria ha realizado obras de infraestructura vial; (ii) Si el numeral i es afirmativo, remita listado de las obras desarrolladas; (iii) Indique si las obras desarrolladas por parte de la concesionaria pueden afectar la integridad y estabilidad del terreno; (iv) ¿Considera la ANI que el desarrollo de estas obras pudo haber sido una causa para la generación de los constantes deslizamientos que aquejan al tramo en cuestión? Sustente las respuestas del presente punto con los soportes técnicos y documentos que sean pertinentes y remita copia de estos.
11. Remita el inventario de las obras civiles proyectadas, en construcción y finalizadas, indicando aquellas que no están en servicio en el corredor concesionado.
12. ¿Ante los constantes cierres que aquejan el corredor vial, puede imponerse alguna clase de sanción a la concesionaria? De ser afirmativa la respuesta, indique (i) tipo de sanción; (ii) procedimiento para su imposición; (iii) cuantía estimada de la misma; (iv) procedimiento para su cobro.
13. Hemos propuesto el establecimiento de tarifa cero para los peajes a lo largo del corredor vial por un término igual al que la vía permaneció cerrada como medida de resarcimiento a los usuarios afectados por el cierre de esta. ¿Apoyaría la ANI la implementación de esta medida? Justifique su respuesta.
14. Señale el nivel de ejecución y cumplimiento de las obligaciones de los contratos de obra y de concesión realizados en la vía Bogotá-Villavicencio. Remita informe desagregado de cada uno de los contratos y el estado actual en que se encuentra la ejecución del proyecto.

15. Indique el estado del proceso sancionatorio iniciado por el incumplimiento en la entrega y puesta en funcionamiento del tramo El Tablón-Chirajara de la vía Bogotá Villavicencio. Indique si se ha impuesto alguna sanción al respecto y señale: (i) íter procesal y (ii) monto de la multa o sanción.
 16. ¿Cuál es la estructura de supervisión implementada por la ANI para el seguimiento y control a los contratos de concesión de la Vía al Llano?
 17. Remita informe sobre los puntos críticos identificados como susceptibles de deslizamientos a lo largo de la vía Bogotá-Villavicencio. Indique medidas y obras destinadas a solventar dichas situaciones, indicando responsable de estas y porcentaje de ejecución.
 18. ¿Cuál es la estructura de supervisión implementada por la ANI para el seguimiento y control de los puntos críticos a los que se hace referencia en el informe requerido en el numeral 17 del presente cuestionario?
 19. Indique cuál es la fecha de terminación o entrega final de las obras del Contrato número 0444 de 1994 y su adicional. Anexe los documentos que consignan el soporte de estas fechas.
 20. Remita información sobre flujo vehicular en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
 21. Remita información sobre Tráfico Promedio Diario (TPD) en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
 22. Remita información sobre recaudo mensual de peajes en la vía Bogotá-Villavicencio, para cada categoría, desde el año 2010 y hasta la fecha.
 23. Remita información sobre recaudo diario de peajes en la vía Bogotá-Villavicencio, para cada categoría, desde el 1° de enero de 2019 y hasta la fecha.
 24. Señale el número de veces que ha estado cerrada la vía Bogotá-Villavicencio en lo corrido del año. Señale la duración de cada uno de los cierres y la causa de estos.
 25. Remita copia de los informes más recientes de interventoría para los Contratos números 444 de 1994 (Vía Bogotá-Villavicencio) y 015 de 2015 (Chirajara-Villavicencio).
 26. ¿Qué soluciones plantea la ANI para resolver los constantes deslizamientos y cierres que entorpecen la movilidad y la seguridad de quienes transitan la vía Bogotá-Villavicencio?
 27. ¿Considera la ANI que el desarrollo de actividades comerciales y productivas por parte de las comunidades que se asientan a lo largo de la vía pueden tener alguna incidencia en el desarrollo de los derrumbes que la aquejan? De ser afirmativa su respuesta, indique las razones en las cuales sustenta su afirmación y el grado de afectación que las mismas irrogan.
- V. CUESTIONARIO PARA LA UNIDAD NACIONAL PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES**
1. Señale qué medidas ha implementado la UNGRD para atender a las poblaciones vecinas de la vía Bogotá-Villavicencio. Señale las obras desplegadas y a desplegar, presupuesto y objeto de estas.
 2. Informe si la UNGRD ha contemplado la necesidad o considera necesario empezar a estudiar la necesidad de reubicar en todo o en parte algunos municipios que se asientan a lo largo de la vía Bogotá-Villavicencio.
- VI. CUESTIONARIO PARA COVIANDES**
- Relacione los contratos que soportan la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio y en donde la concesionaria funge como parte y en donde la concesionaria funge como parte, señalando duración, modificaciones que se le han efectuado (si es el caso) y valores.
1. Señale cuáles son las competencias de la concesionaria en relación con la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio.
 2. Señale si la concesionaria tiene responsabilidad en el manejo de laderas, taludes y de la mitigación y el control de los deslizamientos que ocurren en la vía Bogotá-Villavicencio.
 3. Señale qué medidas ha implementado la concesionaria para solventar los impactos sociales y económicos que se derivan del cierre de la vía Bogotá-Villavicencio.
 4. Remita información sobre flujo vehicular en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
 5. Remita información sobre Tráfico Promedio Diario (TPD) en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
 6. ¿Tiene conocimiento la concesionaria de las afectaciones económicas que se han ocasionado a los diferentes sectores productivos del departamento del Meta y el

oriente de Cundinamarca? De ser afirmativa su respuesta, remita los estimativos.

7. Informe sobre el estado y condiciones de seguridad vial en la vía que comunica a la ciudad de Bogotá con Villavicencio.
8. Recientemente, medios de comunicación han indicado que existen al menos 136 puntos críticos a lo largo del corredor vial. De estos, hay 11 ubicados entre los km 58 y 64 y que han sido caracterizados como de riesgo muy alto. (i) Indique si en el tramo comprendido o en las inmediaciones de este la concesionaria ha realizado obras de infraestructura vial; (ii) Si el numeral i es afirmativo, remita listado de las obras desarrolladas; (iii) Indique si las obras desarrolladas por parte de la concesionaria pueden afectar la integridad y estabilidad del terreno; (iv) ¿Considera la concesionaria que el desarrollo de estas obras pudo haber sido una causa para la generación de los constantes deslizamientos que aquejan al tramo en cuestión? Sustente las respuestas del presente punto con los soportes técnicos y documentos que sean pertinentes y remita copia de estos.
9. ¿Cuáles son las causas de los constantes deslizamientos que aquejan a la vía Bogotá-Villavicencio?
10. ¿Cree la concesionaria que el desarrollo de las obras de la doble calzada Bogotá-Villavicencio es una causa de los constantes deslizamientos que afectan la movilidad de la vía?
11. Hemos propuesto el establecimiento de tarifa cero para los peajes a lo largo del corredor vial por un término igual al que la vía permaneció cerrada como medida de resarcimiento a los usuarios afectados por el cierre de esta. ¿Apoyaría la concesionaria la implementación de esta medida? Justifique su respuesta.
12. Remita informe sobre los puntos críticos identificados como susceptibles de deslizamientos a lo largo de la vía Bogotá-Villavicencio. Indique medidas y obras destinadas a solventar dichas situaciones, indicando responsable de estas, porcentaje de ejecución y presupuesto asignado.
13. Remita inventario de tramos que se encuentran a cargo del Invías (nacional o territorial), de Coviandes, de Coviandina y/o de otros actores.
14. ¿Qué soluciones plantea la concesionaria para resolver los constantes deslizamientos y cierres que entorpecen la movilidad y la seguridad de quienes transitan la vía Bogotá-Villavicencio?
15. ¿Qué medidas plantea la concesionaria para mitigar los impactos económicos que se han

generado a los usuarios de la vía y a la región como consecuencia de la situación de la vía?

VII. CUESTIONARIO PARA COVIANDINA

1. Relacione los contratos que soportan la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio y en donde la concesionaria funge como parte, señalando duración, modificaciones que se le han efectuado (si es el caso) y valores.
2. Señale cuáles son las competencias de la concesionaria en relación con la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio.
3. Señale si la concesionaria tiene responsabilidad en el manejo de laderas, taludes y de la mitigación y el control de los deslizamientos que ocurren en la vía Bogotá-Villavicencio.
4. Señale qué medidas ha implementado la concesionaria para solventar los impactos sociales y económicos que se derivan del cierre de la vía Bogotá-Villavicencio.
5. Remita información sobre flujo vehicular en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
6. Remita información sobre Tráfico Promedio Diario (TPD) en la vía Bogotá-Villavicencio. Desagregue la misma por categoría de vehículo y de manera anualizada desde el año 2000.
7. ¿Tiene conocimiento la concesionaria de las afectaciones económicas que se han ocasionado a los diferentes sectores productivos del departamento del Meta y el oriente de Cundinamarca? De ser afirmativa su respuesta, remita los estimativos.
8. Informe sobre el estado y condiciones de seguridad vial en la vía que comunica a la ciudad de Bogotá con Villavicencio.
9. Recientemente, medios de comunicación han indicado que existen al menos 136 puntos críticos a lo largo del corredor vial. De estos, hay 11 ubicados entre los km 58 y 64 y que han sido caracterizados como de riesgo muy alto. (i) Indique si en el tramo comprendido o en las inmediaciones de este la concesionaria ha realizado obras de infraestructura vial; (ii) Si el numeral i es afirmativo, remita listado de las obras desarrolladas; (iii) Indique si las obras desarrolladas por parte de la concesionaria pueden afectar la integridad y estabilidad del terreno; (iv) ¿Considera la concesionaria que el desarrollo de estas obras pudo haber sido una causa para la generación de los constantes deslizamientos que aquejan al tramo en cuestión? Sustente las respuestas

del presente punto con los soportes técnicos y documentos que sean pertinentes y remita copia de estos.

10. ¿Cuáles son las causas de los constantes deslizamientos que aquejan a la vía Bogotá-Villavicencio?
11. ¿Cree la concesionaria que el desarrollo de las obras de la doble calzada Bogotá-Villavicencio es una causa de los constantes deslizamientos que afectan la movilidad de la vía?
12. Hemos propuesto el establecimiento de tarifa cero para los peajes a lo largo del corredor vial por un término igual al que la vía permaneció cerrada como medida de resarcimiento a los usuarios afectados por el cierre de esta. ¿Apoyaría la concesionaria la implementación de esta medida? Justifique su respuesta.
13. Remita informe sobre los puntos críticos identificados como susceptibles de deslizamientos a lo largo de la vía Bogotá-Villavicencio. Indique medidas y obras destinadas a solventar dichas situaciones, indicando responsable de estas, porcentaje de ejecución y presupuesto asignado.
14. Remita inventario de tramos que se encuentran a cargo del Invías (nacional o territorial), de Coviandes, de Coviandina y/o de otros actores.
15. ¿Qué soluciones plantea la concesionaria para resolver los constantes deslizamientos y cierres que entorpecen la movilidad y la seguridad de quienes transitan la vía Bogotá-Villavicencio?
16. Indique el estado del proceso sancionatorio iniciado por el incumplimiento en la entrega y puesta en funcionamiento del tramo El Tablón-Chirajara de la vía Bogotá Villavicencio. Indique si se ha impuesto alguna sanción al respecto y señale: (i) íter procesal y (ii) monto de la multa o sanción.
17. Indique qué acciones se han desplegado para la construcción y puesta en funcionamiento del Puente Chirajara.
18. Indique si se han presentado otros inconvenientes en el desarrollo de las obras que componen el Tramo Chirajara-Fundadores. Desagregue por evento, fecha y tipo de solución.
19. Indique las razones por las cuales apareció un cráter en la vereda Susumuco, cercano a las obras desplegadas por la concesionaria.
20. Señale si son ciertas las aseveraciones realizadas en medios de comunicación, en donde se indica que delegados de la concesionaria han solicitado y/o coaccionado a los pobladores de la vereda para no dar declaraciones a la prensa.

21. Señale las medidas que se han desplegado para solventar la situación relacionada en el numeral 19 y para la atención de la comunidad.
22. ¿Qué medidas plantea la concesionaria para mitigar los impactos económicos que se han generado a los usuarios de la vía y a la región como consecuencia de la situación de la vía?

Sesión que deberá ser transmitida en directo por el Canal Institucional.

Presentada por la Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*, fue aprobada en sesión del día martes 4 de junio de 2019.

IV

Discusión y votación en primer debate de proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 04 de 2018 Senado**, por la cual se regula el servicio público de adecuación de tierras ADT y se dictan otras disposiciones.

Ponente: Senador *Didier Lobo Chinchilla*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 449 de 2019.

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

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

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 893 de 2018.

3. **Proyecto de ley número 007 de 2017 Cámara, 217 de 2018 Senado**, por la cual se establecen las condiciones de disposición final segura de los aceites lubricantes usados y de los aceites industriales usados en el territorio nacional y se prohíbe la combustión de los mismos o su reutilización parcial o total sin tratamiento de transformación.

Ponente: Senador *José David Name Cardozo*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 438 de 2019.

4. **Proyecto de ley número 126 de 2018 Senado**, por medio de la cual se establece el mecanismo sancionatorio para las actividades de generación, recolección y cargue, transporte disposición, almacenamiento temporal y aprovechamiento de Residuos de Construcción y Demolición (RCD), y se dictan otras disposiciones.

Ponente: Senadora *Nora María García Burgos*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 334 de 2019.

5. **Proyecto de ley número 106 de 2018 Senado**, por medio de la cual se estipulan algunas derogaciones a la Ley 141 de 1994, 685 de 2001, y a los Decretos números 1056 de 1953 y 1333 de 1986, y se dictan otras disposiciones.

Ponente: Senadora *Daira de Jesús Galvis Méndez*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 217 de 2019.

6. **Proyecto de ley número 03 de 2018 Senado**, por la cual se modifica la Ley 160 de 1994 y se dictan otras disposiciones.

Ponente: Senador *José David Name Cardozo*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 393 de 2019.

7. **Proyecto de ley número 88 de 2018 Senado**, mediante la cual se crea el Fondo para el Fomento y Tecnificación de Pesca Artesanal.

Ponente: Senador *José David Name Cardozo*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 438 de 2019.

8. **Proyectos de Ley Acumulados:**

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

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

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

Ponentes: Senadores *Nora García Burgos*, *José David Name Cardozo*, y *Guillermo García Realpe* - Coordinadores.

Ponencia Primer Debate publicada: Negativa - *Gaceta del Congreso* número 930 de 2018.

Positiva - *Gaceta del Congreso* número 936 de 2018.

Moratoria - *Gaceta del Congreso* número 940 de 2018.

V

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

VI

Lo que propongan los honorables Senadores

- **Por solicitud del señor Presidente, la señora Secretaria de la Comisión informa que de los citados al debate, se encuentran presentes en el recinto:**

El señor Ministro encargado de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez; el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Ricardo Lozano Picón; el doctor Louis Kleyn, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y el doctor Eduardo José González Angulo, director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres; y están presentes los doctores Alberto Mariño Samper, presidente de Coviandes y el doctor Ricardo Postarini Herrera, gerente de Coviandina.

- **El señor Presidente manifiesta:**

Muy bien, vamos a iniciar este debate; el Ministro de Hacienda como siempre honorables Senadores manda excusa, brilla por su ausencia, hemos notado que el Ministro de Hacienda no tiene compromiso con esta Comisión, tendrá compromisos con las Comisiones Económicas, porque yo no recuerdo haberlo tenido en los 11 meses que llevo en esta Comisión ni una sola vez, entonces yo sí pienso que tenemos que mandarle un oficio señora secretaria frente a esto porque es muy importante por lo menos entendemos sus ocupaciones pero ni siquiera mandó delegado al viceministro a quien en algunas veces lo ha enviado.

- **Seguidamente, el señor Presidente otorga el uso de la palabra a la honorable Senadora Maritza Martínez, en su calidad de citante, quien expone:**

Bienvenidos todos los asistentes quienes están acá y hacen parte de nuestra región de la Orinoquia, sé que lo hacen con un gran esfuerzo porque hoy la vía está totalmente cerrada desde hace varios días y no se vislumbra aun la posibilidad de que sea, se dé la reapertura; un saludo muy especial al señor Viceministro de Transporte, a todos los funcionarios del ministerio, de la Agencia Nacional de Infraestructura, al director de la ANLA, al director de la Unidad de Gestión de Riesgo y a todos, al director de la Aeronáutica Civil y a todos los funcionarios del orden nacional que hacen presencia y que acudieron al llamado de esta Comisión; saludo también al señor alcalde de Villavicencio, al alcalde de Quetame, y a todos los alcaldes de la zona oriental del departamento de Cundinamarca, a los Representantes a la Cámara de la región también bienvenidos, esta es su Comisión y este es su debate

también, al presidente de la Cámara de Comercio de Villavicencio, al delegado de la Veeduría Ciudadana que se ha constituido para hacerle seguimiento a la problemática de la vía también nuestra bienvenida; a los gerentes de Coviandina y de Coviandes y a los honorables Senadores, quiero señor presidente, ah bueno y al señor Ministro de Ambiente que acaba de llegar también.

Quiero sentar mi voz de protesta ante la nueva ausencia del Ministro de Hacienda, realmente es una ofensa con la región de la Orinoquia y con esta Comisión, sabe bien cada uno de los asistentes a este debate que acá lo que estamos hablando es de recursos, que la causa principal de las afectaciones que presenta este carretable se derivan de la no inversión de recursos en ella, yo sí quisiera señor presidente que sea informada la Procuraduría General de la Nación de las constantes ausencias e inasistencias del señor Ministro de Hacienda a esta Comisión.

Y quiero comenzar también agradeciéndole a los colegas de la Comisión Quinta, han sido ocho (8) debates, este es el octavo debate que adelantamos en este recinto para hablar de la problemática de la vía al Llano, han sido solidarios, han sido pacientes, hoy nos abrieron un espacio de emergencia, entendiendo que medio país está afectado como consecuencia de la problemática que viene presentando este carretable, se los agradezco son ocho (8) debates y serán los que sean necesarios hasta lograr que seamos escuchados por parte del país, un país que no entiende, no dimensiona lo que ocurre cada que se viene la ladera de la montaña y se cierra esa vía, estamos hablando de una región que se siente inconforme con el resto del país, porque les damos los recursos a través del petróleo para que construyan esas grandes vías que vemos en el resto del territorio mientras que a nosotros se nos niega la posibilidad de tener la única vía que como vamos a ver en el transcurso del debate no tenemos vías alternas, a las que pretenden darle esa denominación no se les puede reconocer como tales porque no lo son, no son una alternativa, la agenda que pensamos desarrollar es muy sencilla, vamos a hablar primero pues de la vía, rápidamente de su trazado, los tramos en que está dividida y los territorios que comunica, vamos a revisar la concesión, los tres contratos más importantes que han permitido su construcción y vamos a revisar la problemática que hoy nos aqueja y la que seguramente se va a seguirse presentando de no encontrar soluciones a esta situación y finalmente pues trataremos de contribuir con soluciones para que esta situación de alguna manera encontremos el camino para darle una solución definitiva.

Apoyándose en diapositivas, continúa diciendo la Senadora Maritza Martínez:

Yo quiero poner en contexto a los colombianos y a los asistentes a este debate, la vía al Llano tiene apenas 86 kilómetros, es una vía supremamente corta, es una vía que si prestara el servicio en las condiciones que han sido contratadas, pues seguramente no demoraríamos ni siquiera 90 minutos en el recorrido, porque las obras que se han realizado en ella deberían ser suficientes para que el recorrido fuera supremamente rápido por la corta distancia que separa pues a la Orinoquia de Bogotá y del resto del país; esta vía consta de tres (3) tramos, el primero de ellos está entre Bogotá y el Tablón municipio de Cárquez, son 34 kilómetros está construida en una sola calzada, construido este tramo en una sola calzada; después viene el tramo dos (2) que va entre Cárquez y el sector de Chirajara, municipio de Guayabetal, son 29 kilómetros, está en doble calzada concesionada a Coviandes, al igual que estuvo el tramo uno a Coviandes también; y el tramo tres (3) actualmente en construcción de doble calzada va, está entre Guayabetal, en el punto de Chirajara hasta el parque Los Fundadores en Villavicencio, 23 kilómetros apenas; siguiente.

¿Cuál es la importancia de esta vía?, allí pueden ver ustedes en este mapa que es la única vía que conecta al Meta, Guaviare, Guainía, Vaupés, Vichada, y parte de Casanare con Bogotá y el resto del país, no tenemos vías alternas y quiero insistir en eso; en esa franja naranja encontramos la famosa altillanura, cuántos discursos hemos escuchado Representante Camilo sobre el desarrollo de la altillanura en el territorio en el cual se va a dar un gran desarrollo agro industrial que va a permitir duplicar la capacidad agropecuaria del país, ampliar la frontera agrícola, doblarla, pero cómo vamos a pasar del discurso a la realidad si no tenemos ni siquiera la conectividad para que el día que esos productos sean una realidad puedan llegar a un, puedan ser comercializados si llegara a un mercado en condiciones adecuadas, siguiente.

Ese es el resumen de lo que vamos a analizar, a esta vía se le han invertido o se le van a invertir cerca de 8 billones de pesos y el 80% ha sido financiados por nosotros los usuarios de la vía, alcalde, vía-peajes, esa es la realidad de la vía, ¿por qué nos ofendemos los llaneros cada que no tenemos la posibilidad de transitar en condiciones adecuadas y seguras?, porque hemos pagado por un servicio y estamos pagando una tarifa plena de peajes y a cambio no estamos recibiendo el servicio, la contraprestación, y eso es realmente ofensivo, ese es el resumen, la primera concesión, el Contrato número 444 de agosto del 94 entre Invías y Coviandes, un valor de cerca de 80.000 millones que se aproximan ahora a

350.000 millones, ya deben estar cerca de 400.000 millones de pesos el equivalente; el segundo: fue el adicional 01 de 2010 entre Inco y Coviandes por, cerca, un poco más de 1.8 billones de pesos; y el tercer contrato, este segundo contrato es de enero de 2010, y este tercer contrato es de junio de 2015, una APP entre la ANI y Coviandina por un valor superior a 5 billones de pesos; yo quiero insistir en que la totalidad de esos 5 billones se va a recaudar vía peajes, es decir, si hacemos las cuentas rápidamente llevamos desde el 94 es decir 25 años de concesión y el último contrato va hasta el 2054, faltan 35 años de concesión para un gran total hasta el momento de 60 años comprometidos allí.

Este es el primer contrato, el Contrato número 444 de 1994 fue suscrito el 2 de agosto del 94 entre Invías y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S. A. (Coviandes), el plazo inicial para la ejecución y el cumplimiento fue de 192 meses, es decir 16 años, que se cumplieron en el lapso comprendido entre agosto del 94 y agosto de 2010, este fue uno de los contratos celebrados en esas concesiones de primera generación se les denominó así y las que se celebraron entre el 93 y el 96, tuvo 60 reformas que incluyeron ocho (8) otrosíes, 51 actas de acuerdo, y un (1) acta de compromiso, esas son como las principales características de ese primer contrato de concesión.

Después una vez culminó en agosto de 2010 los 16 años, se celebró el Contrato Adicional número 01 de 2010, ese contrato se suscribió el 22 de enero de 2010 entre el Inco y Coviandes, y su objeto era la construcción de la doble calzada, una segunda calzada más bien entre el Tablón, Cáqueza, Chirajara, Guayabetal, es decir en el Tramo 2 que consta de 29 kilómetros como ya lo vimos, pero que además incluía la operación y el mantenimiento de la nueva calzada, la construcción, operación, y mantenimiento de las obras en el sector Puente Quetame-Caño Seco que fue el bastante afectado con ocasión del sismo ocurrido en mayo de 2008, también incluye o incluyó el mejoramiento de la carretera antigua de acceso a Villavicencio, es decir entre Pipiral y la Glorieta de la Grama, y tengo que decir que ese tramo hoy está carcomido por los deslizamientos y los derrumbes, hoy prácticamente tampoco tenemos esa posibilidad de vía alterna, el valor de esta adición superó el 1.8 billones de pesos y el plazo estimado de entregas de las obras era diciembre de 2017, con terminación del contrato en agosto de 2023, aunque se debía haber culminado la totalidad de las obras en diciembre de 2017, recordemos que en enero de 2018 sufrió el colapso el puente de Chirajara y de esa manera pues como aún no se ha construido pues todavía no se ha entregado y no se han terminado digamos esos compromisos.

Este es el contrato de concesión más reciente, es de junio de 2015, corresponde a una asociación público-privada, se suscribió el 9 de junio y el alcance es la construcción de la segunda calzada del tramo 3 de la vía que va entre Chirajara y el parque Fundadores en Villavicencio, esa obra está dividida en 6 unidades funcionales, la primera debe entregarse en septiembre de este año y la última en marzo de 2022, esta obra en su totalidad consta de 23 kilómetros y su costo como vemos asciende a más de 5 billones, este contrato culminará en el año 2054.

¿Qué ha ocurrido con esas concesiones?, y por eso les mencionaba ahora que el pago ha sido en su mayoría vía peajes, lo que ha ocasionado que tengamos y acá lo hemos dicho en tantas ocasiones, los peajes más caros de todo el país y esto surge de una operación muy sencilla, que luego de revisar las tablas oficiales que publican el Ministerio, Invías y la ANI, pues en el top de las diez (10) vías con tarifas de peajes más caros del país pues está la vía Bogotá-Villavicencio que tiene un kilómetro recorrido por un valor de 450 pesos, eso no ocurre en el resto de vías del país, y lo más triste es que dentro de esas diez (10) está en buena parte de las vías de nuestra región, casi todas están ubicadas en el departamento del Meta, y eso es, ha sido también un motivo de molestia permanente en la región.

Entonces si por si ya no fuera suficientemente vergonzoso ver ese top que sustenta la vía Bogotá-Villavicencio de ser la más cara del país en materia de peajes, encontramos que entre 2005 y junio de 2019 el valor de la tarifa plena de las tres (3) casetas de peajes que integran este corredor vial, se ha incrementado en 81.69%, pasó de 21.600 pesos a 38.700 en la categoría vehicular 1 que es la que tomamos como referencia; por supuesto la consecuencia es un recaudo bastante amplio, bastante importante, entonces el monto recolectado en 2005 fue de 70.000 millones y en 2017 fue de 162.000 millones, un incremento del 131% en los ingresos de la concesionaria en esta vía.

Vamos a abordar la problemática de la vía al Llano, para nosotros es muy conocido y digamos me da un poco de pena insistir en temas que ya diariamente debatimos en la región, pero es importante, la importancia de este debate es que los compañeros del Congreso lo conozcan, pero que también el país entero dimensione la problemática que venimos enfrentando; el primer punto: una reflexión previa, si hoy comparamos la vía, su infraestructura, las obras, los túneles, los viaductos, y la comparamos con lo que era la vía hace 20 o 30 años por supuesto tenemos una vía en unas condiciones muy modernas pero con un pequeño problema, que la problemática en cuanto a la movilidad es exactamente la misma

de hace 20 o 30 años, de poco nos sirve aunque reconocemos la importancia de contar con esa infraestructura, pero de poco nos sirve haber logrado, haber pagado por ella, si no podemos utilizarla y se siguen presentando los mismos problemas de décadas atrás; y es precisamente lo que pretendemos hoy, que encontremos soluciones definitivas, y lástima, insisto, que el Ministro de Hacienda sea tan ajeno a las problemáticas del país y en este caso de la región de la Orinoquia; este kilómetro 46 lo conocemos como La Petite, nosotros lo construimos vía peajes, lo pagamos, lo entregaron digamos las obras por las que se podría transitar pero duró un año cerrado con ocasión de los constantes deslizamientos que ponían en riesgo a los usuarios, y entonces durante un año teniendo ya la posibilidad de las dos calzadas solo pudimos utilizar una de ellas, y hemos preguntado bueno ¿y quién nos devuelve la plata que pagamos por una obra que no se puede utilizar y no precisamente por culpa de los usuarios?, obviamente no hay quién responda por eso, allí nos ha anunciado el viceministro la construcción de un túnel complementario, un túnel falso complementario, y lo que estamos esperando es que esa solución que va a ser definitiva en ese punto y que es muy importante, la podamos ver ejecutada en el menor plazo posible.

Otro punto que nos está atormentando en los últimos tiempos es el kilómetro 58, es un punto muy cercano al municipio de Guayabetal, es el segundo punto crítico, yo quiero recordar que a muy corta distancia ocurrió hace 45 años un deslizamiento de tierra que sepultó a cerca de 400 usuarios de la vía, dejó centenares de heridos, creo que nunca se pudo contabilizar exactamente el número de víctimas fatales y fue declarado campo santo; hoy con esas maravillas de obras que tenemos pues se siguen presentando en los mismos puntos cercanos los mismos deslizamientos de hace 45 años; en este punto tenemos una gran ilusión porque el señor Viceministro de Transporte quien es oriundo de nuestra región comprende lo que estamos padeciendo, ha anunciado una inversión de 120.000 millones de pesos para abordar de manera definitiva el manejo de los talud, de las laderas, túneles que se requieren es decir, todas las acciones necesarias para conjurar la crisis en este sector. Yo quiero que los colombianos escuchen las explicaciones que nos ha venido dando y los anuncios tan importantes que nos ha dicho el señor Viceministro, y que estando acá la ANI nos expliquen porque en las respuestas que nos enviaron para este debate, no hablan de estos 120.000 millones a pesar de que los preguntamos de manera directa cómo iba a ser la ejecución de estos 120.000 millones, que entendemos salieron del Fondo de Contingencia que tiene prevista la

vía precisamente por ser entiendo un contrato, una concesión de primera generación donde el riesgo lo asumía la Nación y era que se encontraba obligada a asumirlo, pero bueno, estos aspectos que no hemos podido tener la información oficial clara es muy importante el debate para que nos den esa tranquilidad señor Viceministro.

Acá también quiero trasladar inquietudes que me han remitido usuarios de la vía y habitantes del sector, se dice que buena parte de lo que está ocurriendo acá puede eventualmente guardar relación con la construcción del túnel 13 que está cerca del túnel 13 sí, y que ha sido objeto del uso de explosivos, no puedo de ninguna manera afirmarlo, lo único que puedo hacer es trasladarle las permanentes inquietudes en ese sentido para que hoy no sean resueltas también de una vez por todas si técnicamente eso guarda alguna relación o no es así.

Ese es el otro punto recurrente, nos tiene agobiados desde hace 2 años el kilómetro 64 más 200, lleva muchos meses provocando cierres continuos de deslizamiento, actualmente el Ministerio de Transporte está construyendo unas terrazas en la parte superior y proyecta también la construcción o ampliación de un túnel falso en ese punto, diríamos entonces que a esos tres puntos críticos pues ya hay unas soluciones, porque ya a medida que hemos ido enumerando el problema hemos ido enunciando las soluciones que se han planteado de manera definitiva, pero surge un problema mayor, un problema inmenso, siguiente, y es este cuadro, este informe que recientemente, muy recientemente, demasiado recientemente diría yo, ha publicado Coviandes y hago énfasis en que demasiado recientemente porque estos puntos de riesgo alto, muy alto, que se señalan en el informe si se hubieran conocido, si esta información se hubiera tenido al momento de celebrar la nueva concesión, seguramente hoy tendríamos un responsable de esta, de abordar estas crisis, pero no fue incluido porque hoy apenas estamos conociendo esta información, por lo menos quienes le hacen seguimiento a la vía de manera juiciosa y permanente a todos les indagué qué conocimiento, desde cuándo se tenía conocimiento de este informe tan grave para todos nosotros, esta tabla lo que nos está indicando es que en ese subtramo 5, en ese tramo 5, que queda entre Puente Quetame y Pipiral hay 13 puntos de riesgo alto y 11 de riesgo muy alto, es decir, de riesgo inminente, es decir que en ese tramo 5 se concentra el 52% de los sitios críticos que tiene la vía y es un tramo que comparten el tramo 2 y el tramo 3 de la vía y que hoy tristemente ni en la concesión del tramo 2 ni en la del tramo 3 quedaron incluidos y quedaron sin responsables, y con un riesgo latente

para que nuevamente se generen interrupciones derivadas precisamente de esa situación.

Yo quisiera sobre eso solamente mencionar que estas concesiones tienen un aspecto demasiado favorable para la concesionaria, porque solamente incluyó lo que es la ejecución de obras y efectivamente se realizaron, pero ya surgió la información real de lo que está ocurriendo con la montaña y esto quedó, este hueso quedó sin responsable.

- Constituido el quórum decisorio, el honorable Senador José David Name Cardozo, Presidente de la Comisión, interrumpe a la Senadora citante, y somete a consideración y votación el orden del día, quedando aprobado por los miembros de la Comisión.

- **Continúa su exposición, la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Muchas gracias Presidente, entonces empezamos a indagar quién responde por la estabilización de los taludes y laderas, pues yo creo que es la pregunta más lógica, más básica, que podemos hacernos si es una montaña, una cordillera perdón, que está siendo intervenida desde hace 25 años en una primera concesión y que ahora se, pues ha avanzado la siguiente etapa, ¿quién se hace cargo de la estabilización de taludes y laderas?, porque de eso depende que lo que hemos construido se mantenga, no sufra detrimento, y aparte de eso garantice la movilidad para los usuarios, entonces le dijimos a Coviandes que ellos eran los responsables, pero Coviandes ha emitido recientemente un comunicado donde básicamente dice que el 15 de mayo, hace menos de un mes, dentro de las obligaciones de la concesión no está el manejo de la emergencia de laderas y taludes que afectan el corredor vial, en tanto tienen su origen fuera de los límites contractuales y no son responsabilidad de Coviandes, nada se pactó frente al manejo de laderas y taludes y por ende la problemática que se presenta en la zona, no es del resorte del concesionario y por ende no es de su competencia el manejo de la misma, pues esto es muy claro, no quedó en la concesión y lo ratificó la Contraloría esta semana con su informe de auditoría que ahora veremos, efectivamente no quedó en la concesión ni en la anterior ni en esta, pero nosotros queremos ser enfáticos en este punto: no puede ser que una concesión tan costosa, tan onerosa, se limite simplemente a la carpeta, no puede ser, porque una vía para garantizar movilidad y seguridad es un todo, creemos que este aspecto tiene que ser abordado con más profundidad y revisar hasta dónde, cuál es el alcance de las responsabilidades reales de la concesionaria.

Entonces le preguntamos, le preguntamos a Invías si ellos tenían algún grado de responsabilidad

en esta concesión, ya que así se afirma en algunos apartes del contrato que Invías tomaría las partes, las etapas de la vía que no estuvieran a cargo de la concesionaria, pero ya recibimos la respuesta de Invías en donde dice que la totalidad de la vía se encuentra exclusivamente a cargo de la ANI, quien a través del contrato de concesión ejecuta obras con cargo a los peajes que ya vimos, señala que solo le corresponde el mantenimiento de la vía antigua Pipiral-Villavicencio, que como mencionamos atrás presenta una condición bastante lamentable por la vía antigua; el Viceministro de Infraestructura no ha eludido la responsabilidad de la Nación pero nos da una noticia que es bastante devastadora para los llaneros y es que no hay un peso para abordar, para prevenir, todos esos puntos que ya estamos claros de su existencia, de su riesgo inminente, y las cuentas nos dicen que si para conjurar la crisis del kilómetro 58 nos vamos a gastar 120.000 millones porque ya se vino la montaña en ese punto, quiere decir que cada vez que no prevengamos nos va a costar 4, 5, 6 veces más conjurar la crisis, lo que amplía el horizonte de la inversión con unos recursos inexistentes, ese es la gran disyuntiva que tenemos los llaneros, ya sabemos finalmente hay un informe que nos dice dónde están los puntos, cuáles son, podemos prevenir y hemos pedido 400.000 millones para abordarlos de manera inmediata y que cada punto no termine costando 120.000 millones de pesos, pero no hay recursos, yo sé que sí los vamos a encontrar señor viceministro, yo lo sé porque precisamente en estas posiciones le permiten a la región el hecho de que usted esté ahí tener a alguien que le duela de verdad esa zona y que transmita la información de lo que está ocurriendo en ese territorio.

Yo también quería pedirle al señor viceministro que nos explique un poco cómo es lo de los 120.000 millones como dije atrás, porque tomando las declaraciones hemos encontrado que nos ha explicado que las inversiones para atender los puntos críticos es decir los 3 que ya se vinieron abajo van por la suma de 85.000 millones y que próximamente se pondrán a disposición otros 30.000 millones y que sumado a los anuncios recientes de que se invertirán otros 120.000 millones, estamos hablando de un total de casi 250.000 millones; pero con las respuestas emitidas por la ANI encontramos que solamente se encuentran en ejecución real 8.000 millones de pesos que es una suma proveniente de la compensación por la no entrega del Puente Chirajara, y que para la atención de los puntos críticos del kilómetro 46 y 64, esos son los recursos que se van a utilizar, más 16.000 millones de pesos para atender el puente Caridad, que en el pasado debate también mostramos acá que estaba a punto de colapsar y que ya finalmente la ANI pues encontró los recursos y

finalmente lo van a construir, pero en ninguna parte hemos podido encontrar lo de los 120.000 millones, por eso es muy importante garantizarlo y liberarlos para atender los 3 puntos que la montaña ya se vino, pero igualmente indispensable son los 400.000 para atender los 8 puntos donde está a punto de venirse y que no salen 4, 5, o 6 veces más barato poder empezar ya mismo las obras que se requieren para darle solución.

¿Qué dijo la Contraloría General de la República?, siguiente, palabras más, palabras menos, en el informe de auditoría que culminó en días pasados, dijo que la concesión tanto en su versión de 2010 como en su versión de 2015 carecieron de una adecuada estructuración que previera e incluyera la solución de los problemas recurrentes que presenta la vía en los puntos críticos, existiendo y cito textualmente: responsabilidad del Estado y de la concesionaria, lo que dice es que estos deslizamientos no van a ser solucionados en el marco de estos contratos porque efectivamente no quedaron incluidos, y que lo que quedó incluido frente a esas crisis por deslizamiento, es la limpieza de obras hidráulicas, el sellado de fisuras y grietas, la reparación de los adoquines, la señalización, excluyendo del alcance real del concesionario la implementación de soluciones definitivas, así lo dice tal cual la Contraloría.

En este punto yo quiero también generar unas inquietudes señor viceministro y señor Presidente de la ANI, yo no sé si recuerdan también en la Comisión que adelantamos el debate cuando colapsó el Puente de Chirajara, eso fue en enero del 2018, 10 personas murieron, 9 de manera directa 1 indirecta, 9 trabajadores fallecieron, bueno fue realmente una gran tragedia que finalmente se concluyó tiempo después que había sido un tema de diseño, pero yo traigo a colación este punto señor viceministro, para que usted nos absuelva una duda, resulta que la sanción derivada del incumplimiento de los plazos del contrato a raíz de la caída del Puente Chirajara hubo un acuerdo por cerca de 8.000 millones de pesos, pero no se incluyó en ese análisis algo que creemos que está ocurriendo, nosotros ya pagamos los túneles 13, 14, 15, y 16, esos túneles si este puente existiera nos comunicarían con el puente y no estaríamos padeciendo ningún cierre en los kilómetros 58 y 64 porque esta ruta, que ya pagamos insisto, permitiría utilizar así no fuera en doble calzada pero utilizarla y que no existiera interrupción en el tránsito de ese sector; quisiéramos también claridad sobre ese aspecto, porque si eso es así, yo creo que debería derivarse una mayor sanción porque los daños generados en el no uso de obras que ya pagamos pues deberían cuantificarse a favor de los usuarios y de la Nación.

Nos hablan de vías alternas para que se pueda desviar la carga y los vehículos livianos, pero uno no puede hablar de alterna como una alternativa cuando la primera ruta la que va por Guateque, San Luis de Gaceno, tiene 350 kilómetros y cuando el tráfico se desvía por allí colapsa porque también está en construcción, 300 kilómetros es una alternativa o sea darle la vuelta al país frente a una vía de 86 kilómetros que nos comunica con Bogotá, yo no creo que sea posible, y cuando hablamos de la otra ruta, de la supuesta vía alterna para vehículos de cargas, estamos hablando de una ruta de 567 kilómetros con un recorrido de aproximadamente 15 horas, por favor, cómo va a ser una alternativa eso, ni por costos, ni por distancia, ni por condiciones de la vía puede seguir insistiéndose en que esas son vías alternas, no las tenemos, y tenemos que construirlas también, adicional a esto tenemos que construirlas, como tenemos que construir el tramo 1 de la vía Bogotá-Villavicencio.

Las consecuencias del cierre de la vía, pues, por favor, ahora mismo estamos a punto de celebrar el festival, las fiestas que más convocan turistas, la forma en que promovemos nuestro turismo para que vean el joropo, para que coman nuestra ternera a la llanera, para que conozcan lo que somos los llaneros, es la forma de promocionar nuestra región, yo no sé qué turistas van a poder ir si llevamos 36 horas de cierre y se acaba de anunciar a través de un perifoneo en el túnel de Buenavista que el cierre se va a prolongar por 24 horas más; esas consecuencias son inmensas y las está sintiendo el país porque resulta que no solo se pierde la carga, los productos del sector agropecuario en la vía sino que además se pierden, no llegan a Bogotá y nosotros le suministramos el 60% de los alimentos a la capital, cuántas pérdidas en esto, cuánto impacto en todo nuestro sector productivo que viene adelantando con gran esfuerzo porque no es fácil ser agricultor o ser ganadero en este país por todas estas vicisitudes que se enfrentan.

El sector transporte, será que se incrementan los costos del tránsito de 85 kilómetros a tener que buscar una ruta de 600 kilómetros casi, pues por supuesto que los fletes, todo se incrementa, todo se incrementa porque el sector transporte si sufre un aumento en los precios de la carga pues se lo traslada a todos los demás sectores eso es así de claro; acá tenemos lo que nos dijo Colfecar sobre todas las implicaciones que conlleva el cierre de la vía y tener que transitar por otros sectores, ellos hablan de 200 tractomulas, pérdidas que estiman en más de 322 millones de pesos diarios, más todas las cuentas del impacto en los demás sectores; el transporte de pasajeros por supuesto, las tarifas para poder ir a Bogotá por una ruta de 350 kilómetros o una de

600 kilómetros se triplican y allí está los usuarios llevando el bulto porque finalmente todo deriva al final en los usuarios de la vía.

El sector turismo, 90% de cancelación de reservas, eso es lo que tiene en quiebra a la región, se ha hecho un estimativo de 50.000, 53.000 millones, yo no sé, si sea posible cuantificar los daños no lo sé, pero la verdad es que el impacto se siente en la región, sigamos. Vean, estos son tablas oficiales y acá está la prueba de lo que la pérdida de confianza de los usuarios en esta vía está ocasionando, como consecuencia de todas estas crisis reiteradas desde hace 4 años el tráfico promedio diario ha venido disminuyendo a ritmo constante hasta llegar a un 10% menos de vehículos en la vía, por supuesto que en cada aspecto vamos encontrando el reflejo de lo que es esta crisis para los llaneros.

Termino con esto, queremos plantear unas soluciones definitivas, buena parte de ellas giran en torno a recursos claro que sí, y hay que encontrarlos no hay otra forma hay que encontrarlos porque esta crisis hay que conjurarla; nosotros vemos que acá hay una conclusión clara, una primera conclusión, ha habido responsabilidad por parte de todos los gobiernos que se han lanzado a firmar las concesiones con muy buena fe, de muy buena fe, con el ánimo seguramente de colaborarnos pero la verdad y de colaborar porque por allí transita la producción que necesita el país, pero la verdad es que han sido irresponsables al momento de abordar el tema de los, del manejo de la montaña, de la cordillera, de los taludes, de las laderas, que es fundamental para garantizar lo que hemos insistido tanto acá que es la seguridad y la movilidad; tenemos que definirle un responsable a las obras que deben realizarse en taludes y laderas, revisemos el contrato a fondo, si no es responsable la concesionaria pues es responsable el Estado y tiene que asumir esa responsabilidad, cómo, con recursos, tiene que financiar un manejo preventivo de todos los puntos críticos de la cordillera, hoy soy 400.000 millones lo que estamos pidiendo para ocho (8) puntos críticos, si ya ocurrieron los derrumbes allí costaría billón y pico entonces toca ir anticipándonos a lo que es la realidad de esta situación, no, no sería billón y pico, serían más de casi 4 billones de pesos; ¿cómo vamos a encontrar estos recursos?, acá el Representante Jaime tiene una idea se la vamos a dejar a él que la esponga, hemos dicho que tiene que ser o vía Presupuesto General de la Nación ya sea a vigencias futuras o recursos de la Nación del Sistema General de Regalías pero recursos de la Nación, porque el responsable es la Nación, pedirle al departamento del Meta que ponga recursos cuando esta vía de 86 kilómetros, 66 kilómetros están en Cundinamarca, 20 en el Meta, y no precisamente están allí los

puntos críticos, pues el departamento no puede invertir fuera de su territorio.

Hay que habilitar la base aérea de Apiay para transporte y carga, permitiendo, hoy están operando aeronaves ATR 72 para 64 pasajeros tal vez, Director de la Aeronáutica, pero necesitamos habilitar la base, la pista de la base aérea de Apiay y permitarnos aeronaves de mayor envergadura, que puedan transportar 120 pasajeros, eso impacta de manera directa en el precio de la tarifa, si ustedes hoy haga el ejercicio cualquiera de los que está acá, se mete a la aplicación de Avianca y busca los pasajes hoy para Villavicencio cuesta ida y regreso 1.300.000 pesos a Villavicencio, hora y media en carretera, 20 minutos de vuelo, eso es un abuso, eso es aprovechar la crisis para lucrarse, Easyfly llegó ahorita a ayudarnos a conjurar la crisis y arrancó con unas tarifas bastante adecuadas pero ya va en este momento en unas tarifas cercanas a los 600.000 por el trayecto, por los dos trayectos, eso no puede ser, la tragedia del Llano no puede convertirse en un negocio para nadie, por eso es importante que llegue también Satena, es que Satena no puede tener un criterio netamente comercial porque no fue creada para eso, fue creada para atender los territorios donde no hay conectividad, y eso es lo que ocurre cada vez que se cierra la vía Bogotá-Villavicencio; le pedimos al señor director de la Aeronáutica Civil control a las tarifas aéreas, yo sé que hay una autorregulación, pero estos excesos no se pueden permitir; en la otra solución definitiva, es, hay que construir el Tramo 1 entre Cáqueza y Bogotá, de qué nos sirve entonces todo este esfuerzo en los restantes 50 y pico de kilómetros si llegamos a un cuello de botella allí en Cáqueza; hemos insistido en la necesidad de generar también unas sanciones frente al recaudo de peajes cada vez que se cierre la vía, sancionen el sentido, si dura 2 días cerrado 2 días siguientes sin cobrar peajes, es que a alguien se le tiene que trasladar el daño por lo que viene ocurriendo.

Hay unas acciones inmediatas no son definitivas, pero hay que hacerlas también, hay que garantizarlas, necesitamos información en tiempo real del estado de la vía, cada vez que yo salgo de esta Plenaria y voy a coger la vía, yo me meto a twitter que es tal vez la única parte donde encuentra uno que Coviandes le publica y en ocasiones está muy actualizada la información pero hay otros momentos en que no lo es y es un verdadero riesgo tomar la vía sin saber en qué, qué condiciones está presentando; también hay que instalar pantallas que brinden información a los usuarios, un perifoneo hoy a la entrada del túnel de Buenavista yo no creo que corresponda con la dimensión de esta concesión; la seguridad integral que deben brindar tanto policía como militares, porque seguramente ustedes vieron en estos días el drama humano de los señores transportadores que estaban en un trancón que llegó hasta Bogotá

y fueron atracados todos en ese sector y nadie pudo, nadie, no pudieron acudir a nadie porque estaban totalmente vulnerables en la madrugada, allí donde haya un represamiento de vehículos debe haber policía si es en lo urbano o militares y policía en la vía; hay que incrementar los servicios de ambulancia para atención primaria y lo decimos porque no estamos hablando de un accidente y que aparezca la ambulancia de la concesionaria, estamos hablando de miles de personas represadas días enteros allí, que sufren deshidratación, que se empeoran sus condiciones de vida, es que a esto hay que verle el lado humano, allí hay gente sufriendo, hay que instalar unidades sanitarias, increíble que en un debate tengamos que decir eso, no tienen cómo hidratarse, cómo entrar a un baño, dónde comer, las personas que deben permanecer allí en la vía represados esperando a ver si en algún momento dan paso, y no se puede continuar con este abuso señores Senadores, pasa un vehículo el peaje, la vía está cerrada, entonces se devuelven y vuelven y le cobran el peaje, esto francamente desborda la consideración hacia los usuarios de la vía y creo yo que trasciende más, va más allá de las facultades que tiene la concesionaria en el cobro de las tarifas.

Termino con esta diapositiva, que es lo que recientemente hicimos, la bancada llanera se reunió, convocó a los gobernadores de la región, acudieron, convocamos como un solo cuerpo al gobierno para que el Presidente nos escuche, para que escuche todas estas inquietudes, planteamientos, para que oiga nuestro dolor porque la verdad es que estamos supremamente tristes, acongojados, como llaneros que le aportan al país y a veces la indiferencia duele, y seguramente se me va a brincar el señor Viceministro que ya prácticamente está viviendo allá en la zona, no, yo no me refiero a eso, yo me refiero como un todo a un esfuerzo que hemos hecho, que hemos realizado y que no se compadece el resultado realmente con lo que necesitamos, requerimos, y ahora las decisiones definitivas que permitan de una vez por todas conjurar esta crisis.

- Preside el honorable Senador Dídier Lobo Chinchilla y solicita a la señora Secretaria anunciar los proyectos que se van a votar en la próxima sesión de la Comisión.

- **La señora Secretaria señala:**

Por instrucciones del Presidente de la Comisión, se anuncia a los honorables Senadores que en la próxima sesión de esta Comisión, se van a discutir y votar los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 04 de 2018 Senado**, por la cual se regula el servicio público de adecuación de tierras ADT y se dictan otras disposiciones.
2. **Proyecto de ley número 37 de 2018 Senado**, por la cual se crea el espacio de participación de los Consejos Territoriales de Planeación en materia ambiental y se dictan otras disposiciones.

3. **Proyecto de ley número 106 de 2018 Senado**, por medio de la cual se estipulan algunas derogaciones a la Ley 141 de 1994, 685 de 2001, y a los Decretos números 1056 de 1953 y 1333 de 1986, y se dictan otras disposiciones.
4. **Proyecto de ley número 03 de 2018 Senado**, por la cual se modifica la Ley 160 de 1994 y se dictan otras disposiciones.
5. **Proyecto de ley número 126 de 2018 Senado**, por medio de la cual se establece el mecanismo sancionatorio para las actividades de generación, recolección y cargue, transporte disposición, almacenamiento temporal y aprovechamiento de Residuos de Construcción y Demolición (RCD), y se dictan otras disposiciones.
6. **Proyecto de ley número 166 de 2018 Senado**, por medio del cual se desarrolla el artículo 80 de la Constitución Política, se reforman y actualizan las normas del procedimiento sancionatorio administrativo ambiental y se dictan disposiciones para fortalecer el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y la reparación de los daños ambientales.
7. **Proyecto de ley número 007 de 2017 Cámara, 217 de 2018 Senado**, por la cual se establecen las condiciones de disposición final segura de los aceites lubricantes usados y de los aceites industriales usados en el territorio nacional y se prohíbe la combustión de los mismos o su reutilización parcial o total sin tratamiento de transformación.
8. **Proyecto de ley número 88 de 2018 Senado**, mediante la cual se crea el Fondo para el Fomento y Tecnificación de Pesca Artesanal.
9. **Proyectos de ley acumulados**
 - **Número 58 de 2018 Senado**, por medio del cual se prohíbe en Colombia la utilización del fracturamiento hidráulico –fracking– para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales.
 - **Número 71 de 2018 Senado**, por medio del cual se prohíbe en el territorio nacional la exploración y/o explotación de los yacimientos no convencionales (YNC) de hidrocarburos y se dictan otras disposiciones.
 - **Número 115 de 2018 Senado**, por medio de la cual se declara una moratoria al desarrollo de la actividad del fracturamiento hidráulico para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales y se dictan otras disposiciones.
10. **Proyecto de ley número 028 de 2017 Cámara, 219 de 2018 Senado**, por medio de la cual se expiden normas para garantizar beneficios sociales focalizados a los pescadores de subsistencia, comercial artesanal o de pequeña escala.

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

Saludar el debate. En buena hora ha citado la Senadora Maritza Martínez, yo voy a ser bastante breve, ya se ha dicho bastante, bastante, y voy a ser, repito, muy breve, pero voy a empezar resumiendo esto, los sufrimientos de los llaneros, realmente los que no viajamos pues permanente por esa vía sí vivimos muy impresionados de ver que cada vez que hay un invierno, y hay invierno todos los años, pues esa vía se convierte en un drama de proporciones digamos inmensas, ¿no?, ya se han mencionado centenares de muertos en esa vía que habían podido evitarse si las cosas se hicieran bien hechas; pérdidas económicas incalculables en toda, casi que en medio país, ¿no?, porque esa vía es la comunicación con una parte muy grande de Colombia. Los peajes más caros de Colombia se pagan también sobre esa carretera, son más que los de la llamada Autopista del Café, que ya es mucho cuento en la zona cafetera, sufrimientos pues de todos los tipos. No voy a enfatizar en eso pero ese es el punto y llamo la atención sobre el drama que se vive en esa área; pero además hay una cosa que a mí me ofende particularmente, es que cuando se colapsa la vía y empieza este drama, esta especie de tragedia, entonces los señores de Avianca, pescadores de río revuelto, ponen los pasajes que se les da la gana, entonces yo pregunto dónde está el Estado colombiano, o sea, esta no puede ser una sociedad que contenga en su estructura una especie de actitud de buitres, sí, que cuando llega la desgracia del prójimo entonces hacen lo que se les da la gana aprovechándose de la tragedia del prójimo ¿eso qué es, dónde está el Estado colombiano, para qué sirve el gobierno colombiano? Es obvio que aquí debería haber una norma básica, y es que se colapsa la vía y se congelan los pasajes, listo, así de simple.

Parecido nos pasa con la generación eléctrica, ¿no?, entonces empieza un verano fuerte, todos los colombianos empezamos a sufrir de mil maneras y los señores de los embalses entonces suben la tarifa al precio que se les da la gana. No, aquí tiene que haber un mínimo de solidaridad de los unos y los otros, ¿o entonces qué? Aquí hay un terremoto y el terremoto destruye una ciudad ¿y los especuladores pueden comprar el pan y la harina y la carne al precio que se les dé la gana y no hay autoridad que caiga sobre eso? Qué país es este, hasta dónde va a llegar la insolidaridad de este país? O sea, ¿aquí lo único que importa es la ganancia de unos cuantos? No me van a decir que Avianca se desbarata porque no abusa de esa manera de las gentes de Villavicencio; ¿en su estructura de costos está incluida esta actitud de buitres?, me pregunto. Quiero dejar constancia sobre este asunto y saludo que se haya constituido una mesa de ciudadanos por la vía al Llano, o sea, necesitamos que la ciudadanía de Villavicencio, todos los que están y otros muchos más entren a hacer reclamos y a exigir que se les dé un trato

considerado, es que son colombianos, y no puede seguir tratándose de esta manera.

Lo otro es el contraste, es que mientras casi toda la gente de esa región sufre lo indecible, aquí hay unos que se han enchapado literalmente en oro sobre esta vía, y yo no me opongo a que se hagan ganancias y se hagan contratos y negocios, no, pero el contraste sí es un contraste que llama la atención, entonces aquí tenemos una concesión o una concesionaria, Coviandes, del doctor Luis Carlos Sarmiento Angulo, cosa que no es sorprendente, que tiene su primer contrato de 1994, le han hecho 75 adiciones a ese contrato y ya se lo alargaron mediante distintos mecanismos hasta el 2055, o sea que estamos hablando de un contrato ya de 65 años, que es equivalente a que se lo entregaron a perpetuidad. Entonces aquí aparece una discusión: ¿eso sí es sano o deberían abrirse nuevas licitaciones para que puedan participar otros oferentes y haya competencia a la hora de adjudicar? Porque es que aquí lo que está sucediendo es que todo el día nos hablan de la libre competencia, pero aquí cada vez aparecen más sectores que no están en la libre competencia, y además que tienen contratos como estos, donde es imposible perder, salvo ya que la estupidez llegue a límites insospechados, o sea, es un nuevo tipo de economía de mercado que ha aparecido aquí, toda la gente de la cordillera hacia allá se puede quebrar en los Llanos Orientales por esta vía, pero los de la concesionaria no pueden perder plata, o sea ¿cuál es el riesgo que corren? Este es un debate de mucho fondo, ¿puede haber economía de mercados sin riesgo? Estas son otras cosas que nos están montando, pero eso lo pagamos los demás de alguna manera. Este cero riesgos no es una cosa pues que suceda, una rentabilidad del 11.33% asegurada en términos reales, ¿eso no se debatir públicamente? Eso es una tasa de rentabilidad altísima para negocios de este tipo y de estas envergaduras, y esto no se discute, esto no se discute; bueno, y ya la cereza del ponqué: el Puente de Chirajara. Ese debate lo hicimos aquí con la Senadora Maritza también y yo demostré una cosa que está aprobada, ¿saben por qué se cayó un puente y el otro lo tuvieron que tumbar, que era igualito?, porque cometieron un error que no comete un muchacho de primer semestre de ingeniería y es todos los hierros que deberían ir en este sentido para que no se colapsara el puente los pusieron en el otro sentido, esto es increíble, pero es verdad, sí, ¿eso qué tipo de, o sea qué es lo que tenemos tanto en esa empresa como en el Estado colombiano, que no se dio cuenta que los hierros los pusieron al revés? Entonces los hierros que debían evitar que se colapsara ese diamante pues por supuesto no resistieron y se cayó con toda la tragedia que ya sabemos; entonces ni siquiera nos garantizan la eficiencia, ni siquiera eso.

Digo dos cosas más y termino. A mí me ha llamado mucho la atención este último informe de la Contraloría, y voy a enfatizar en él y hagamos conciencia porque la Contraloría lo que dice, que no sé hasta dónde en los Llanos se sabía, es que

Coviandes no responde por las zonas críticas de la vía, que están localizadas, no es toda la vía la del problema, las zonas críticas pues son muchas, pero están bastante localizadas, bueno, y el contrato que tiene no incluye las zonas críticas, pero así si la vida es un fandango, ¿no?, entonces la Contraloría llama la atención sobre esto, pero dice una cosa que no tengo los detalles, dice que mientras la propuesta pública buscaba atender todo el corredor, en este caso lo que se entregó no asume esa responsabilidad, o sea ¿qué tipo de contratación es esta?, estoy hablando de los gobiernos de Álvaro Uribe y de Juan Manuel Santos. En todo el transcurso del asunto tocaría detallarlos, pero pues no tenemos tiempo en esta intervención, pero ¿cómo así que entonces esos puntos críticos nadie responde por ellos?, y eso es lo que explica por qué no hay plata para atenderlos. Entonces la gran cosa que planteó el doctor Duque en Villavicencio fue que instalaran unos baños portátiles, con razón la piedra de la gente, no, no es para menos, entonces no hay plata para atender los puntos críticos y se salen con cuentos de ese tipo; este es un asunto que hay que mirar con todo el detalle. ¿Cómo es posible que las cosas se pongan de esa manera?, o sea el lomo, superlomo, recontralomo para Coviandes, y el hueso recontra hueso, ¿cierto?, lo peor de la res entonces para los llaneros, bueno, y para los colombianos porque finalmente esa es una región que está conectada con el país.

Entonces termino diciendo esto: yo creo que hay que actuar con toda rapidez, yo me uno a la idea de que el Estado colombiano tiene que poner la plata que haya que poner de manera inmediata para atender esa emergencia; aquí no caben cuentos de que no hay plata, es que no deben ni atreverse ni a decirlo, la tienen que conseguir donde sea, esa es la responsabilidad del Estado colombiano y a mí no me van a meter el cuento de que eso vale tanto, pues que hay que asumir la responsabilidad, primera cosa; segundo: yo creo que es un tema que se debería mirar en los Llanos, bueno, ¿esa sí es la vía o hay que buscar una vía alterna?, o sea porque aquí hay problemas técnicos complejos y entonces también el Estado colombiano y todo el mundo tiene que asumir responsabilidades y realidades, o se necesita una vía alterna pero de verdad, porque yo también entiendo la dificultad de esa geología, esta cordillera Oriental es una cordillera muy joven, bueno, o sea, ahí hemos leído muchas cosas sobre eso, pero eso lo que quiere decir es que hay que atenderlo de alguna manera; y voy a poner en discusión un punto que estamos en mora de poner en discusión, estamos en una economía de mercado y creo que nadie está discutiendo eso hoy en Colombia, por lo menos formalmente que se oiga mencionar, listo, y en una economía de mercado pues digamos el principio básico es que la economía de mercado es que es con economía privada, y nadie lo está discutiendo, repito, pero yo sí me hago una pregunta: ¿el ciento por ciento de la economía en una economía de mercado tiene que ser privada o puede haber unos pedacitos de economía pública? En el mundo entero es así incluso en Colombia, o sea no debería

ser esta una vía con todas sus complejidades, una vía que funcione por obra pública, que es un tipo de contratación que existe, Maritza, en Colombia, que es la obra pública. La obra pública pues asume todos los riesgos, pero también asume todas las posibilidades del proyecto, sí, porque no puede ser que los peajes solo sirvan para financiar a Coviandes, o sea solo el lomo para ellos y todo el hueso para este lado. Este es un tema que se debería debatir con rigor, entonces alguien me dirá no, que es castrochavista, no, no digan más boberías, o sea eso se llama capitalismo de Estado y existe en todos los países del mundo incluido Colombia, Ecopetrol, EPM, para poner dos casos a la mano, se llama capitalismo de Estado, no tiene nada que ver con el socialismo, por qué, porque hay ciertos momentos y particularidades en que el capitalismo privado no funciona como debería funcionar por una razón que es simple, el capitalismo privado no corre riesgos más allá de un límite, es imposible que un concesionario privado, pienso yo, salvo unas desproporciones de garantías, asume el riesgo sobre toda esa vía, eso no va a pasar, no va a pasar, nadie va a coger pues esos riesgos que sabemos que están ahí; entonces este es un debate que se debería hacer y que los llaneros deberían plantearlo porque veo que en Bogotá nadie se preocupa por ellos. Lo cierto es que lo que tenemos concesionado desde hace, desde 1994 no está resolviendo el problema, entonces no se pueden volver las concesiones como una especie de idea religiosa. Me refiero a que las ideas religiosas son inmodificables, no, esto se debe abrir una discusión también sobre esto, porque además también digo una cosa, aquí mucho de estas teorías extremistas en lo que tiene que ver con el funcionamiento de la economía no se sostienen por análisis objetivos, sino que se sostienen es por la viveza de los contratistas, ¿o no?, y por las comisiones que pagan ¿o no? O sea, todo esto es solo ideología, el neoliberalismo es solo teoría allá de profesores, no, hombre, esto está lleno de negociantes atravesados y a veces los negociantes contribuyen con el progreso de los países en el caso de la economía de mercado en general, eso es lo que ocurre, pero hay momentos en que el negociante no contribuye positivamente, entonces el Estado debe, como en el caso de Avianca, le toca intervenir y por eso Avianca no va a dejar de ser economía de mercado, y nadie está proponiendo que se nacionalice, pero sí estamos diciendo oiga y cuando llega la catástrofe qué, y lo mismo pienso yo que se debería abrir un debate tranquilo, no digo que sea para mañana, pero hay que ponerlo en perspectiva porque estas vía fácilmente nos va a torturar yo no sé cuántos años o siglos más; entonces hay que ponernos a mirar esto con seriedad, y hago un llamado a los llaneros, apersónense ustedes de su propio problema, a la alta burocracia que despacha desde Bogotá le importa al final un pepino lo que pase por allá, esa es la historia de la alta burocracia que despacha desde Bogotá, ven al país desde los aviones, hacen sus cosas y que los demás se acomoden como puedan. Oí decir a un alcalde, y termino, oí decir a un alcalde que

es una especie de virreinato lo que hay en Bogotá gobernando sobre todo el país.

- **El señor Presidente de la Comisión indica:**

Algunos Representantes del Llano han pedido la palabra y algunos Senadores, se le dio todo el tiempo necesario a la señora Senadora citante, a los demás Representantes y Senadores les voy a dar máximo 5 minutos porque queremos escuchar al Gobierno y a las personas que hemos citado en el día de hoy para que den respuesta a lo presentado por la citante en este debate.

- En su calidad de citante, la Senadora Maritza Martínez Aristizábal solicita al señor Presidente que en algún momento declare la sesión informal y poder escuchar a un par de representantes, gremios y sectores productores.

- **El señor Presidente concede el uso de la palabra al honorable Representante a la Cámara Alejandro Vega, quien expresa:**

Un saludo a la mesa directiva, a todos los Senadores. Senadora Maritza, muy bien por haber convocado este debate a buena hora y me sumo al clamor de todos los llaneros. Señor Viceministro, usted, que lo decíamos, ha estado en bastantes oportunidades, ahora en nuestra región, su tierra, y en una tarea no muy grata que es intentando conjurar esta crisis, pero, Presidente y Senadores y miembros del Gobierno nacional y a los amigos del departamento del Meta que nos acompañan el día de hoy, es un tema ya analizado, discutido y necesitamos hoy como llaneros respuestas definitivas. Es inaudito que en verano transitamos en orden y llega el invierno y año tras año estamos nosotros inmovilizados e incomunicados los siete departamentos de la región Llanos con el centro del país, es una tragedia que está afectando miles y miles de personas desde el punto de vista económico-social y ya la Senadora hizo una presentación del estado de la vía y la primera preocupación que quiero dejar sentada es la peloteara, Senador Robledo, jurídica entre la responsabilidad entre la nación y los concesionarios.

Llevamos 25 años con una concesión que ya en varios escenarios se ha dicho que quedó mal estructurada, que en el Gobierno en la oportunidad, Viceministro, usted, y el Gobierno también lo ha dicho, que no se establecieron todos los, todas las situaciones de riesgo y la manera en que se iban a resolver, que ha traído hoy al traste y que ha tenido dificultades financieras para conjurar los efectos que se han tenido hoy, y tenemos una concesión nueva desde el 2015, Coviandina, que va hasta el 2055, ¿es decir, que vamos a seguir, 54, bueno, qué pena, me pasó un año, vamos hasta el 2054 y vamos a seguir con estas eventualidades jurídicas y esta irresponsabilidad por parte del que va a tener la operación de la vía Bogotá-Villavicencio? Hoy se ha dicho que no es responsabilidad el mantenimiento de laderas y taludes, contractualmente así quedó,

llevamos 4 años, Ministro, necesitamos que hoy el Gobierno nacional verifique las condiciones necesarias, pero que esa responsabilidad recaiga sobre los que van a tener la operación, el conocimiento geológico de la vía no es de ayer, los puntos que hoy la senadora Maritza nos ha mostrado que Coviandes en repetidas oportunidades nos ha evidenciado no son puntos nuevos, son puntos que año tras año, estudio tras estudio, han mostrado su parte crítica geológicamente, y no tenemos hoy respuestas definitivas y esta es la pregunta para para la ANI: ¿qué se ha hecho?, una pregunta puntual, señor Klein, kilómetro 58. Hace un año en el debate de control político que hicimos en la Comisión Primera frente al kilómetro 64, se evidenció que el kilómetro 58 estaba en riesgo alto, crítico, por el manejo de aguas. Dicen ustedes por razón de una industria de pollos que está en la meseta alta del sector, pese a que la ANI, el ANLA dice que es por otras causas y digamos ahí digamos no tenemos todavía una respuesta real a las consecuencias, ¿qué es lo cierto? Que se derrumbó el kilómetro 58 y no se hizo absolutamente nada, teniendo ya previamente estudios claros que establecían el altísimo riesgo de ese sector, hoy cuesta 150.000 millones de pesos, necesitamos 400.000 millones para atender la totalidad de la vía, y, Viceministro, le he escuchado usted decir que tiene que contar con nosotros en el Congreso para dar esta batalla y conseguir los recursos. No puede ser que querer conseguir recursos sea una batalla porque ustedes están hablando en nombre del Gobierno y no un Gobierno sectorizado, sino un Gobierno desde el punto de vista integral, y necesitamos que los 400.000 millones que se requieren para la vía Villavicencio-Bogotá sean atendidos en el Presupuesto General de la Nación; hay distintos mecanismos para hacerlo, pero necesitamos equidad.

Quiero pedirles aquí a todos los compañeros del Senado de la República y de la Comisión Quinta del Senado solidaridad con la región, no puede seguir que nosotros cada invierno estemos dependiendo del clima para poder transitar y mover nuestros recursos. Aquí están sentados miembros del sector comercio, sector turismo, sector industrial, los del sector transporte, los camioneros y los usuarios de la vía, todos ellos en cada uno sus renglones económicos están perdiendo; hoy hay unas cifras que hemos compartido todo, señor Alcalde, que son alrededor de 50.000 millones de pesos.

Son 50.000 millones que se pierden diariamente por cada cierre de la vía, vale 400.000 millones conjurar la crisis, es decir, que con 8 días de cierre el departamento del Meta está aportando lo que vale y está perdiendo lo que vale conjurar estos ocho puntos críticos. Necesitamos equidad por parte del Gobierno nacional y un compromiso efectivo; adicional, me sumo a la queja de todos los llaneros,

no podemos seguir pagando peajes por no usar una vía; si la vía está cerrada, simplemente que los que se quieran devolver pues no les cobren sus peajes y que vuelvan a su sitio de origen, pero que no se les cobren en los peajes por una vía y un servicio que no se está prestando.

- Seguidamente interviene el honorable Representante a la Cámara Camilo Arango:

Agradecer a la Mesa Directiva por la invitación, a la Senadora Maritza por la gran exposición que hizo con esta problemática que tenemos de la vía al Llano. Soy Congresista del departamento de Vichada y de verdad que si el Meta está cansado, el Vichada también está ya supercansado, mamado, mamado de la poca presencia del Gobierno en la región de la Orinoquia, pero en épocas de campaña se rasgan las vestiduras y con discursos de que la Orinoquia es la mayor despensa agrícola de Colombia, de que hay que invertir en estas zonas, pero cuando llegan totalmente quedamos en el olvido, abandonados. Si esto pasa en el Meta, Senadora Maritza, imagínate cómo estamos nosotros en el Vichada, solo promesas y palmaditas en la espalda, y que como decía ahorita el Senador Robledo, los grandes empresarios, ejemplo las aerolíneas como Avianca, que se aprovechan de estas catástrofes y empiezan a atacar como buitres a la población con esos altos costos en los pasajes porque no somos Avianca, también esa Satena allá en el Vichada, y eso siempre hemos estado cansados de decirlo.

Ahora con este contrato, yo a veces digo ¿es que se acabaron los contratistas a nivel nacional?, ¿solo está Luis Carlos Sarmiento Angulo?, ¿no hay nadie más? Claro, uno de los grandes que aporta a la política, a los candidatos y el mismo Gobierno le da temor atacar este concesionario, más de 24 años operando y siempre tenemos los mismos problemas, los mismos problemas en épocas de invierno, la vía cerrada, no pueden pasar los transportadores, no pueden llevar los productos hacia el Meta, y por consiguiente en el Vichada también ya hay desabastecimiento porque es que los comerciantes del Vichada también compran en el Meta, todos nos surtimos del Meta, y como decía también el senador Robledo, cobran el peaje y más adelante la vía está cerrada, se tienen que devolver y tienen que volver a pagar el peaje. Aquí también nos estamos dando cuenta de la mala planificación y ejecución de la ingeniería; es que esos errores no los cometen ni un niño de 5 años, ni mi hijo que arma legos, en un puente que se derrumba porque se hizo mal los cálculos y ejecutaron mal como iban los ejes, o sea eso no tiene razón de ser, ¿qué está pasando entonces con la ingeniería, con la plata más de 95.000 millones por kilómetros, más de 8 billones de pesos invertidos, más de 24 años y modificaciones y modificaciones? Claro, dentro del contrato del concesionario no están los riesgos, ¿entonces cómo hace esta gente para sacar las licencias para poder ejecutar la obra? Ahí tiene que estar el impacto ambiental y tienen que estar los riesgos ambientales que tiene la vía, hay que modificar, y yo creo que hay que caerle con todo el peso de la ley a este concesionario y que asuma las

responsabilidades que tiene, ¿dónde están entonces esos estudios? Y el Gobierno tiene que responder, los recursos tienen que salir del Gobierno nacional ya sean 100.000, 200.000, o 400.000 millones, pero la plata la tienen que colocar, porque nosotros ya estamos cansados, los vichadenses estamos cansados y estamos mamados de pañitos de agua tibia, de solo promesas. Hace un año el Vichada se inundó completamente y prometieron más de 200 viviendas y es el colmo que esta es la hora que van a ir a un Construyendo País dentro de 15 días y no han pegado un solo bloque, no hay una sola persona beneficiada; necesitamos más apoyo, de que la gente se vincule. Ustedes, Senadores, llamo a todas las fuerzas políticas y que ya esto se acabe, necesitamos resultados y resultados concretos de la vía al Llano.

- Con la venia del señor Presidente, interviene el honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:

Tres reflexiones muy puntuales: la primera, lástima que García Márquez se hubiera muerto porque hubiera escrito una novela de realismo mágico impresionante, 25 años para construir 86 kilómetros, eso es vergonzoso para la ingeniería colombiana. Podemos tener las disculpas que queramos, las que podamos imaginar, pero que en 25 años no hayamos pavimentado 86 kilómetros es de verdad vergonzoso, y en buena hora la Senadora Maritza convoca a este debate porque nos introduce en dos o tres cuestiones que me parecen fundamentales: el problema de los peajes no es un problema únicamente de la vía a Villavicencio, sino es un problema nacional que seguramente estaremos tratando en un debate de control político en la Comisión de Ordenamiento Territorial con el doctor Arley Gómez, es un problema que hay que plantear y que tenemos que discutir porque la Senadora Maritza decía algo que es fundamental. En estos contratos de concesión las concesionarias siempre ganan, siempre, no nos digan que pierden o que las quebramos. No, ellas hacen muy buenos cálculos y siempre llegan a la conclusión de que por un lado o por el otro ganan; ese problema de los peajes hay que tratarlo. Un problema que planteaba el Senador Robledo, que es más de ámbito, diría yo, sociológico, antropológico, la falta de sensibilidad humana, y la Senadora Maritza ha pronunciado una frase que me parece es muy interesante, la tragedia del Llano no puede verse desde una perspectiva comercial. Es decir, cómo empresas tan poderosas, empresas que ganan billones y billones de pesos, no se conducen ante la necesidad de ciudadanos, de ciudadanas que están sufriendo una tragedia. Es un problema de verdad que sería interesante analizar desde la perspectiva de lo sociológico y de lo psicológico, ¿qué es nuestra sociedad colombiana?, ¿por qué nos hemos vuelto tan indolentes?, ¿qué nos sucede como Estado, como Gobierno, como sociedad? Y el tercero tiene que ver con el problema de adaptación al cambio climático, eso es lo que estamos viendo en los planes de gestión del riesgo, no se está teniendo en cuenta ese problema de adaptación al cambio climático. Obviamente las lluvias y el clima

pues están cambiando y eso debería preverse, eso no debería hacer algo que tomara por sorpresa a las sociedades; y lo último, algo a lo que hacía referencia el Senador Robledo, el excesivo centralismo.

En estos debates de control político a uno a veces le da es como, como decía el Representante, como piedra, como, porque es que este centralismo es tan excesivo, exacerbante, execrable, siempre lo he dicho y no me cansaré de repetirlo, somos un Estado que tiene cuerpo de elefante y cabeza de ratón, y todas esas instituciones bogotanas indolentes y de espaldas ante la realidad del país pues lo que hacen es a los que somos de territorios, a los que somos montañeros pues producimos problema, sin que nosotros podamos tener soluciones concretas porque para ellos lo más fácil, lo conveniente y lo que les da gusto es concentrar el poder. Si nosotros no retomamos esa forma de ordenamiento territorial, esa discusión va a ser muy difícil; finalmente, pues reiterar nuestro reconocimiento al debate que ha hecho la Senadora Maritza Martínez y expresar nuestra solidaridad sincera y desinteresada para con ese pueblo llanero que tanto merece de todos los colombianos.

- Interviene el honorable Senador Guillermo García Realpe y expresa:

Voy a ser muy breve para que hable la gente de la región y conteste el Gobierno. Primero felicitar a Maritza, nuestra compañera Maritza Martínez, por este debate, por la importancia, por la trascendencia y por evidenciar y seguir evidenciando una tragedia nacional no solamente de una gran región, sino de todo el país y como aquí lo han manifestado, nosotros mantendremos el nivel de solidaridad en este debate y en lo que resulte necesario, la Comisión Quinta y el Congreso, el Senado, tenemos que acompañar a Maritza, pero darle la mano a esa gran región de Colombia; bueno, aquí otra vez vuelve a aparecer Luis Carlos Sarmiento, esto ya es una historia del país, de la cooptación de la Nación en todas sus consideraciones económicas, productivas, sociales, financieras, en fin, pero aquí si se juntan todas en esta concesión, se juntan todas, aquí está Luis Carlos Sarmiento, ingeniero, su Organización Luis Carlos Sarmiento, banco, sector financiero, que son los que hacen el ejercicio financiero para financiar estos proyectos de concesión, que dice que más que una obra de ingeniería es un ejercicio financiero, eso dicen los que saben de concesiones y me imagino que también cobran el peaje. Yo pienso que además de criticar esta cooptación del país, ese posicionamiento, esa preponderancia económica y estructural del país sobre las regiones, sobre los usuarios en Colombia, sobre nuestros departamentos, aquí tiene que haber e iniciarse un problema de consideración y regulación hacia adelante.

¿Es conveniente que el ingeniero que construye tenga el banco y financie ese proyecto? Es un interrogante, ¿o los bancos tengan control de la ejecución del proyecto? ¿No hay ahí un contrapeso? ¿No hay un balance? ¿No hay dos enfoques, uno del banco y otro el del constructor? No hay, es el

mismo; entonces ganan como constructor, ganan como banco y ganan en recaudo de los recursos que es el peaje y la inversión del Estado colombiano. Ahí hay un gran interrogante, ahí está yo con yo; pero en tres escenarios de una obra que es estratégica para todo el país, es un interrogante que aquí tenemos que empezar a hacernos; ahora, aquí va a avanzar digamos las adecuaciones de emergencia, de contingencia que ha trabajado muy bien pues por supuesto, la Unidad del Riesgo y otros organismos, no sé si la concesión o el Invías aquí está actuando, pero esa es la vía que nos va a comunicar siempre con una zona estratégica de producción de alimentos mundial, ¿esa va a ser la misma vía?, pues yo creo que no. Definitivamente tiene que haber hacia adelante nuevos diseños, menos vías que le quiten la base al macizo de la cordillera porque están cortando la cordillera, están quitándole la base a la cordillera, una base natural, natural en lo que es la geología, en lo que es la geomorfología o la hidrogeología, porque aquí hay temas geológicos y temas de naturales de aguas, de bosques, también de caminos naturales de nuestros, de nuestra fauna. En fin, aquí estamos más allá de los cortes, corten, corten con retroexcavadora y echa pa' lante como echando la mula adelante no más. Así hacían nuestros topógrafos, tiraban una mula adelante y por ahí iba la vía, entonces eso tiene que ver hacia adelante con el tema de más viaductos, más túneles; definitivamente tiene que haber mejor ingeniería hacia adelante porque definitivamente le quitamos la base al macizo que tiene comportamientos, ojo, tiene comportamientos variables.

Yo soy abogado, economista, pero no ingeniero, pero con el debate que hicimos de Hidroituango empecé a conocer el tema de los macizos, el tema de la hidrogeología, de la hidrogeomorfología. Las fallas que tienen nuestros macizos no son fallas horizontales oblicuas, hay fallas verticales y ahí se mostró una falla vertical en un cráter que se hizo al lado de un túnel, eso no es porque el túnel solamente actuó, ahí hay una falla, hay una falla vertical y resulta que además de eso hay fallas geológicas que actúan con los sismos, entonces todo eso tiene que considerarse y no es despejar un derrumbe cualquiera, en fin.

Yo pienso que eso tiene que mirarse hacia delante y cuando las aguas, ojo, se mueven o se cortan en las capas, empieza el macizo a tener otro tipo de movilidad, en fin, aquí hay una cosa muy seria; entonces felicitaciones, Maritza, nuevamente, seguiremos en los debates y ser solidarios con una región muy importante. Y el último punto es que yo tengo, ya, ya, en 30 segundos, el tema de las transversales en Colombia, es un tema de transversales en Colombia donde tenemos las grandes crisis, la transversal de La Línea no y la transversal de los Llanos Orientales con otras transversales que en Colombia todavía no hemos entrado a dominar o a atender. Muchas gracias, Presidente, y qué pena que me haya demorado.

- El señor Presidente de la Comisión somete a consideración y votación la declaratoria de sesión informal para hacer uso de ella en el momento de escuchar a los alcaldes e invitados, la cual fue aprobada por los miembros de la Comisión.

- El señor Presidente concede el uso de la palabra al honorable Senador Alejandro Corrales Escobar, quien manifiesta:

Felicitar a la Senadora por este debate sobre los problemas que tiene la vía Bogotá-Villavicencio, pero, y saludar obviamente a los demás Senadores y Congresistas, al público que nos acompaña. Yo debo iniciar mi intervención por dejar una constancia de lo que también está pasando en el sector del Eje Cafetero, hoy en la vía La Romelia-El Pollo un deslizamiento en el sector del Pízamo dejó dos víctimas, carros atrapados, van 57 deslizamientos en el área metropolitana, y ese Eje Cafetero está en una crisis de movilidad muy fuerte que solicito y en esa constancia a los miembros de gobierno sea atendida con prontitud, porque está generando igual una crisis en el eje; y esto nos debe, no quiero recabar en lo que ya muchos han enfatizado, pero sí quiero llamar a la reflexión por una razón y es que lo que hoy está sucediendo se puede agravar y lo mencionaban ahora mis antecesores en el uso de la palabra, el clima puede hacer que como en Buenaventura hace cerca de dos años aproximadamente en el sector de La Balastera se genera una crisis más grande y tengamos entonces como en ese momento con todos los recursos permanecer tres meses con vía cerrada y con unas crisis económicas sociales grandísimas. Esta reflexión nos tiene que llevar a mirar si este es un problema del clima de hoy o es una crisis estructural de competitividad en el sector de la movilidad del país que nos muestre que somos vulnerables. Yo creo que nuestra fisiografía y nuestra topografía nos tiene que llevar a repensar el modelo de movilidad que tenemos acá en Colombia.

En cuanto a las concesiones, también llegó el momento de mirar si el modelo de concesión entonces tiene que incluir un modelo que genere riesgos compartidos por todo lo que ya han mencionado mis antecesores. Acá no puede ser que entonces a toda hora el Gobierno tenga que cargar sabiendo que esto se nos volvió recurrente; si ya lo tenemos claro, incluyámoslo dentro del modelo de concesiones y asumamos ese riesgo todos y sepamos que eso va a tener un costo para todos, pero de una vez dejémoslo claro, y como lo decía en la fisiografía y la topografía del país que el Senador García lo estaba mencionando, yo creo que nos lleva a cuestionar el modelo convencional de ingeniería de manejo de taludes en Colombia. Esta Comisión debe entonces mirar si la bioingeniería es una alternativa que en adelante va a ser tenida en cuenta, porque invertir en el cemento que estamos invirtiendo los billones que estamos invirtiendo para que se vengán abajo luego no es justificable hoy, acá tendremos que entonces mirar otros modelos. Dejo acá en la Comisión el tema de bioingeniería para que

lo analicemos más adelante; y finalmente porque creo que hay que darle paso a que el Gobierno nos dé su opinión, me parece que hay que mirar lo que la veeduría ciudadana propone en este debate.

Aquí hay que mirar si decretar la emergencia económica, social, ambiental en el departamento de Cundinamarca es una de las alternativas, es que acá no hay una crisis vial, acá no hay una crisis de una vía, acá hay una crisis humanitaria, social, económica real y hay que solucionarla; por eso mi llamado es a que más allá de que miremos si esto vale 100.000 o 400.000 millones, miremos es rápidamente de dónde saca ese dinero porque no podemos dejar a una comunidad que está abandonada y que claramente hoy está siendo afectada de una manera nociva y que tenemos que darle solución. Acá tenemos que salir con algún tipo de solución y es el llamado que hago al Gobierno.

- Interviene el honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello:

Felicitar a la Senadora Maritza por su juiciosa investigación y sabia disertación sobre el tema particular de la vía Bogotá-Llanos Orientales. Sólo voy a retomar el interrogante quién, ¿quién responde por la estabilización primero y quién responde por las pérdidas? Aquí hay dos quién en cuanto a la estabilización, como se ha dicho, tanto sobre el tema encontramos que al momento de consultar la expositora decía ANI no, Invías no, concesionario no, Coviandes no, ANLA no, medio ambiente no, todo el mundo no, nadie responde, pero creo que sí tenemos una respuesta de quién debe responder, el resumen sería el siguiente: estamos en Colombia, una zona geológicamente inestable, es una palabra que quiero que se acuñe dentro este diálogo, que estamos dialogando y buscando soluciones; Pereira-Chocó, inestable; Antioquia vía Medellín-costa atlántica hacia Córdoba, todos los años; Medellín-Bogotá, todos los años. Entonces indica que en las zonas que son geológicamente inestables, pero al momento de dar la concesión no se contempla la inestabilidad geológica de las zonas, por eso no se incluyen en los contratos de concesiones, pues lógico. De ser así, entonces creo que sí no vamos a solidarizar con la solicitud que el responsable es la Nación, y algo, y en cabeza de ello está el representante que es el Presidente de la República con su equipo de Gobierno, ellos deben responder en este instante; ahora, ¿quién responde por las pérdidas? Es el segundo quién. Sucede que esto es recurrente en el país y en distintas zonas y no queda excluido el Eje Cafetero, y hablamos de unos sectores que se afectan. Yo no conozco hasta el día de hoy que al sector agropecuario afectado se le haya hecho una compensación o una reparación. No conozco hasta el día de hoy. Tampoco conozco que al sector transporte se le hayan reconocido las pérdidas por causa de estas situaciones particulares de crisis de transporte, crisis viales. Tampoco conozco que alguna vez se le repara al sector, en este caso los Llanos, particularmente turístico y servicios, eso no existe, pero creo que sí debe, deben

responder porque hay pérdidas y son cuantificables; aquí hablaban de alrededor de más o menos 50.000 millones de pesos y no creo que nos podemos volver solamente discurso y discurso y discurso y nadie responde por las pérdidas que se causen en razón de las crisis, particularmente las crisis viales en el país. Ahora, la propuesta de solución, quiero acuñar allí de quién responde, dice que más o menos se requieren unos 400.000 millones de pesos, que no sé, entonces que para conjurar la situación asume los costos la Nación, hace la inversión, pero al final se traduce un recobro por vía peaje, entonces en realidad otra vez pierde es el usuario, porque si se hace la inversión de los 400 millones y luego a renglón seguido más adelante se extiende el peaje significa que no es una gran inversión, es como un préstamo al usuario que al final se lo sacan otra vez por vía de peaje, lo que llamamos nosotros entonces una pérdida directa que se convierte en una carga para los usuarios del transporte entre Bogotá y Villavicencio. Creemos que si el Estado entra en cabeza del Gobierno a aportar los 400 millones de pesos quede exenta la vía sin recobro por parte de peaje, esa sería como la propuesta definitiva.

- El señor Presidente otorga el uso de la palabra a la honorable Representante a la Cámara Jennifer Arias, quien expone:

Un saludo muy especial a los honorables Senadores, a la Senadora Maritza muchas gracias por esta invitación que es tan importante para nuestro departamento, pero además para el país. Yo para no extenderme quiero hacer referencia a dos temas o los voy a dividir en dos temas: el primero es la responsabilidad que tiene la concesión sobre la problemática que está teniendo la vía; nosotros no podemos seguir diciendo de quién es la responsabilidad. La responsabilidad es de la concesión, lo que pasa es que yo no tengo forma de poder sancionar, de poder decir hágale esto, aquello, lo otro, la responsabilidad debe ser que ellos paguen el arreglo de lo que está ocurriendo. Yo quisiera pedirle al Gobierno nacional, señor Viceministro, usted ha estado muy pendiente de la vía, se lo agradecemos, ha estado muy comprometido al igual que el Presidente y el Gobierno, pero sí quisiera, Viceministro, que el Gobierno liderara la solicitud a la Procuraduría, a la Contraloría, que ayer ya dio un primer estudio, y a todos los entes de control en qué sentido, el Túnel número 13, que está debajo de la montaña que se está cayendo, tiene 700 metros; de esos 700 metros, 200 metros están a punto de colapsar. Esto técnicamente significa que el túnel tuvo un problema en la construcción; el túnel no tuvo los estudios necesarios para poder realizarse de la manera correcta y se volvió una falla construida de manera involuntaria, supongo yo, por parte de la concesión, y lo que está haciendo hoy es que fracturó la montaña y por esa razón la montaña tiene la problemática que tiene; no puede seguir la concesión diciéndonos que el problema son los pollos que están encima de la montaña. Claro, esto pudo haber empeorado la situación, pero yo sí le

pidido, Viceministro, y al Gobierno nacional que nos ayuden liderando con la Procuraduría y los entes de control establecer la responsabilidad porque hay serios indicios de que desde hace más de dos años se le venía advirtiendo por parte de la interventoría, de auditorías, de las mismas personas que trabajaban en la vía, de la situación problemática que estaba teniendo porque los materiales que se utilizaban no eran los materiales apropiados para el túnel. Así que lo primero es pedirle por favor al Gobierno que nos ayude en esto.

La Contraloría ayer dijo que estaban estableciendo la responsabilidad fiscal en dos casos, responsabilidad disciplinaria en ocho casos, y que lo que me parece más grave de todo el tema es que aparentemente había una comisión de éxito para que se excluyera la responsabilidad de la montaña, de la estabilización, y de la asumención de riesgo a la concesión, así que yo no puedo decir que eso sea una realidad o no, pero sí quisiera que esto se estudiara porque sí se debe establecer la responsabilidad de por qué le está ocurriendo esto a la vía al Llano.

Dicho esto, viene la segunda parte: ¿qué tenemos hoy? Una emergencia en Guayabetal, que es el municipio que queda al lado, que está pasando, atravesando por una situación crítica, que en cualquier momento puede acabar de caerse la montaña y que va a necesitar una atención especial. Agradecerle a Eduardo González, de la Unidad Gestión del Riesgo, que están haciendo permanentes visitas, que están haciendo un plan de evacuación. En caso que Dios permita, no sé, se necesita hacer una evacuación, se instalaron unas plantas eléctricas para que el municipio tenga permanente servicio de luz en cualquier caso de una emergencia, y yo creo que es importante que se vuelva a retomar lo que se habló el jueves pasado en el PMU sobre la declaración de emergencia por parte de la Gobernación del Meta y la Gobernación de Cundinamarca para poder atender como se debe el municipio y los municipios aledaños.

Adicionalmente a eso quiero hacerle dos propuestas a usted, señor Viceministro: las vigencias futuras de los proyectos 4G que hay en el país que hoy están con situaciones difíciles por cierres financieros podrían ser cambiado su destinación y apropiarse para la vía. Nosotros tenemos de verdad una situación muy crítica, tenemos un montón de puntos críticos además del kilómetro 58, y estoy segura, Viceministro, que si nosotros con la voluntad por supuesto del Gobierno, que yo creo que la tiene, cambiamos de manera, digamos que temporal, los recursos de esos 4G que hoy no se están utilizando porque esos 4G no tienen cierre financiero.

Podemos encontrar los recursos que la vía necesita; por favor, Viceministro, revisen esa propuesta porque realmente es fundamental. La segunda: el día de ayer hablé con el Comandante de la Fuerza Aérea solicitándole que se abriera Apiay como una solución al aeropuerto Vanguardia, me dijo que era una posibilidad que la estaban acabando de revisar, pero que casi era seguro que se

podía hacer, así que, Viceministro, pedirle que nos ayude a cuadrar la logística para que podamos tener vuelos de la Fuerza Aérea para aquellas personas que no tienen el recurso para pagar un tiquete por los abusos de las aerolíneas, que nos ayuden porque ahí también pueden llegar vuelos de temas médicos y demás; y finalmente decirle, Viceministro, que nos vean o que busquen la posibilidad de que la vía alterna por Medina pueda conectar el departamento del Meta con Cundinamarca. Por supuesto, lo que necesitamos es una vía que funcione, pero tenemos incomunicada la mitad de Colombia.

Presidente, le agradezco muchísimo, qué pena que me extendí, pero usted comprenderá la importancia del tema. A todos ustedes muchísimas gracias; a la Senadora Maritza agradecerle por la invitación. Ojalá, Viceministro, que podamos obtener de manera rápida y urgente los recursos que se necesitan.

- Con la venia del señor Presidente, el honorable Representante a la Cámara David Pulido interviene expresando:

Muchas gracias, honorable Senadora Maritza, también por la invitación y este espacio que nos da, calidad de invitados, no es ajeno a dejar desde ya constancia que esta no es una afectación solamente del departamento del Meta, de la ciudad de Villavicencio. Cuando se habla de la vía Bogotá-Villavicencio casi que se quisiera pensar o se lleva a pensar que la problemática radica solo en quienes viven en Villavicencio; la problemática es mucho más amplia, de manera directa afecta a cuatro departamentos: el Meta, por supuesto, que es el primero después de que culmina la frontera con Cundinamarca, pero también están al sur el departamento del Guaviare y el departamento del Vaupés, que dependen directamente de esta vía, es la única vía de acceso al interior para no tener que coger un vuelo, entre otras cosas porque no tenemos vuelo, señor Viceministro, desde ya advierto, hemos radicado con mucha anterioridad la posibilidad de ampliar la frecuencia de vuelos, no tenemos sino tres a la semana y adicionalmente el tema de tarifas, por supuesto, porque pues tarifas a 500, 600, 700.000 pesos difícilmente un habitante del departamento del Guaviare podrá llegar aquí a la ciudad de Bogotá, afectan al departamento del Vichada, lo decía ahorita el Representante, y también afecta al sur del departamento de Casanare, es una vía que implementa obviamente una afectación de carácter regional con unos impactos sociales y económicos que ya están viendo obviamente cómo y de qué manera, comerciantes, hay que entender que estos departamentos tienen una vocación mayoritariamente de servicios, en el caso del departamento del Meta, y en el caso del departamento del Guaviare una vocación que estamos tratando de sacar adelante aquí y el otro colega del departamento del Guaviare, Representante Alexander, sabe que es así, estamos tratando de promocionar el Chiribiquete y las riquezas naturales que tiene el Guaviare, no teniendo mayoritariamente vuelos o frecuencias

aéreas y en donde hemos tratado de vender la idea que San José del Guaviare es muy cerca a Bogotá, son solamente 380 kilómetros, pero que con las condiciones actuales de la vía ya inevitablemente hace que tengamos casi que desertar de la idea de invitar a los turistas del interior a que conozcan el Guaviare porque no tenemos vía.

Sumado a eso será importante entonces ver cómo, y lo dice aquí la proposición que cita este debate, las soluciones a corto, mediano y largo plazo, más allá del tema de las causas que ya los organismos de control y seguramente todos los demás que intervienen en este debate, expondrán cuáles han sido las causas de esta problemática. Ahora hay que mirar es el tema de soluciones, más vuelos, pero no solamente en el tema de la región de Guaviare, sino en el tema de cómo solucionar la problemática de la vía, requiere recursos, por qué no pensar ya cuando en varias editoriales, vengo leyendo editoriales de medios de comunicación escritos que una posibilidad a futuro va a ser nuevamente poner en venta seguramente empresas del Estado, entre ellas Ecopetrol. El departamento y la región departamento del Meta y la región es la mayor productora de hidrocarburos, si eso llegase a pasar y lo dejo como constancia, por qué no pensar que parte de esa venta se invierta de manera directa en la vía que comunica la mayor región productora hidrocarburos del país con el interior del país, y de ahí puede tal vez de solucionarse el déficit de recursos que puede llegar alegarse como causa para no darse una solución inmediata.

Igualmente, el tener que generar un mayor trabajo y mayor habilitación de las vías alternas en el caso de las vías que tenemos por Boyacá, la vía del Sisga, ya mencionaba pues una vía por Cundinamarca la colega Jennifer, pero también la vía del Sisga, que es una segunda opción, habrá que ponerle mayor velocidad, porque siendo realistas, estamos hablando soluciones de corto, mediano y largo plazo, pero dada la circunstancia y la problemática que desde el punto de vista técnico tiene la vía, podemos estar pensando que el cierre no va a ser de horas, no va a ser de días, ni de semanas, el cierre puede llegar incluso a tornarse de meses y la región no va a aguantar. También hacer el llamado a que se viabilice en el consejo de ministros la posibilidad de la declaratoria emergencia, de la emergencia económica y social para que con esa declaratoria de emergencia económica y social se puedan dar medidas, medidas que sí permitan generar la contingencia inmediata, porque desde otra manera esta crisis puede trasladarse seguro a otros escenarios cuando la gente no aguante más como estar incomunicada con el interior del país.

A ustedes muchas gracias y esperamos que las conclusiones que salgan de este debate tengan un efecto inmediato, senadora Maritza, y podamos sobre eso pues obviamente llevar noticias a todos los habitantes de estos cuatro o cinco departamentos del país.

- Interviene la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova:

Felicitar a la Senadora Maritza Martínez por este importante debate, por la lucha que está dando en su región para que no quede desconectado del centro del país. Entonces quiero decir lo siguiente: no me voy a demorar, no me voy a extender muchísimo porque ya mis compañeros han dado toda la argumentación clara; la Senadora ha tenido una excelente exposición; algo que me acabó de mencionar el Representantes son sobre las vías alternas. Yo quiero hacer esa pregunta al Viceministro de Vías, ¿qué inversiones se han hecho con las vías alternas al Llano? Hoy quiero conocerlas porque yo quiero contarles que hay una vía que es la vía El Crucero-Aguazul, que es una vía que conecta a Boyacá con el Llano por Sogamoso, Pajarito, Aguazul, hasta llegar al Casanare y siempre hay derrumbes... Este año vivieron muchos derrumbes y ahorita hay una congestión altísima, y cuál es la real inversión que están haciendo, porque o si no vamos a desconectar el centro del país, el norte del país y muchos más departamentos con el Llano.

Decirles que es un deber del Estado fijar los derechos de propiedad y tenemos que ser claros, qué está pasando con las concesiones, se hacen inversiones grandísimas y qué está pasando con las personas, quién está haciendo esa inspección, esa vigilancia, ese control; dónde están las "vías"; cuál es el trabajo que están haciendo realmente y decirles que se aprobaron alrededor en el presupuesto plurianual de inversión del Plan Nacional de Desarrollo, para el Meta: 28.7 billones de pesos, que es una cantidad muy importante, y aquí hay unos dineros que además de las inversiones que se hacen, que hacen las concesiones, de todos los recursos que recogen de los peajes, que es la plata de nosotros los colombianos y que ahorita ellos deberían ser los únicos que tienen que darle solución y mirar de dónde sacan los recursos para no volverlos a pagar con los recursos del Estado. Ellos son los responsables de lo que hoy está pasando, entonces que nos diga el Ministerio cuántos recursos ha invertido en estas vías, adicional de la concesión, porque son –como decía el Senador Londoño– 86 kilómetros y es vergonzante que en 25 años haya tenido que pasar para 86 kilómetros, ya podemos estar haciendo una celebración de unas bodas de plata porque no hay nada más que hacer, porque no hay ninguna realidad para que hoy quede conectado el Llano, nuestro Llano colombiano, con el centro del país y con todos los demás municipios y departamentos.

Decirles que sabemos que existe una inestabilidad geológica, eso me imagino que lo debieron haber previsto, y por eso hoy existen cinco peajes que llegan alrededor de 50.000 pesos, entonces qué está pasando con esos dineros y cuánto dinero se está recogiendo. Una rendición de cuentas de los peajes, y no solamente de estos peajes, sino lo que está pasando con los peajes en el país, la cantidad de dinero que se recoge para el mantenimiento de las vías y que quiénes son los dueños de estas

concesiones, cómo están interviniendo, cada cuánto están haciendo las inversiones, porque es muy importante.

Entonces, Viceministro, para no demorarme más, necesitamos soluciones y qué vamos a hacer con las vías alternas para dar una solución real mientras que se restablece esta vía.

- El señor Presidente otorga el uso de la palabra al honorable Representante a la Cámara Jaime Rodríguez Contreras, quien manifiesta:

De verdad que es triste lo que hoy vivimos en el Llano, y más triste es que el Gobierno no le busque solución y que hoy estamos en un debate en un esfuerzo que hace la Senadora Maritza, que ha hecho una exposición importante de toda la problemática que vivimos en el Llano, que estamos viviendo y que no esté el Gobierno completo. Además, no está el 90% de la solución, que es el Ministro de Hacienda; aquí conocemos los problemas, yo entiendo que el Viceministro que hoy es ministro encargado, doctor Gutiérrez, hace todo su esfuerzo por su tierra, porque él también es del Llano, que está el Ministro de Medio Ambiente, de pronto nos va a dar algunos lineamientos, o nos va a contar si existen o no existen estudios ambientales sobre la vía, pero realmente el problema es de plata. Ya conocemos la situación, sabemos que la concesionaria no va a responder porque lo explicó Maritza muy bien, no está dentro del contrato, no lo dejaron dentro del contrato, y ellos le pasan la pelota al Gobierno, al Invías, que no hay plata en el presupuesto ni en el plan de desarrollo para eso, apenas está planteado algún pequeño recurso, pero no hay una verdadera solución. Por eso ayer le envié una carta al señor Presidente que, entre otras, como una gran cosa hizo una reunión en el municipio de Guayabetal solamente para anunciar como cosa extraordinaria la que iban a colocar unos baños porque los 150.000 millones sabíamos que existían sencillamente, que no los habían liberado porque están ahí guardados porque forman parte de la concesión y ellos tenían que liberarlo porque no estaban haciendo uso de esos recursos. Por eso vamos a buscarle solución; yo no quiero que le quiten recursos a ninguna otra vía que esté proyectada, entendemos la situación crítica de la Nación, pero el Presidente es uno solo, el Gobierno es uno solo, los problemas están y sería muy triste que nos lleven a aplicar lo que aplican bien los indígenas, que es parar medio país para que le presten la atención, hoy lo tiene parado la naturaleza, y por eso le estoy pidiendo al Gobierno que haga uso de las herramientas.

Hay una herramienta importante que nos puede dar los recursos ya, que son la Ley 1943, en el artículo 71 plantea que se pueden hacer obras por impuestos. Les quiero contar que eso es para los municipios incluidos como municipios Zomac, municipios que vivieron la violencia, y lo más triste es que Guayabetal pertenece a ese municipio Zomac y hoy tiene la violencia no de las armas, pero sí de la naturaleza, y que esa herramienta nos permite que

las empresas puedan anticipar impuestos, pueden hacer obras por impuestos, y que en el Llano están las grandes empresas que se llevan los recursos como el petróleo, como es Ecopetrol y otras empresas, que podrían anticipar los 250.000 millones que hacen falta para completar los recursos que se requieren para solucionar, para hacer las obras que necesitamos para solucionar el problema de la carretera Bogotá-Villavicencio. Por eso le he solicitado también la declaratoria de la emergencia económica para poder agilizar todas estas inquietudes, para que se plantee la solución que planteó Maritza sobre la aviación, para que suspendan el cobro del IVA, porque necesitamos también que nosotros... se está encareciendo la economía allá, ya los productos subieron de precio; si le quitamos el IVA por lo menos por una temporada mientras pasa la crisis, estaríamos teniendo los precios normales que existen en la economía normal, y para que se tomen otra serie de medidas para la solución que hoy atravesamos y de verdad se alivie la economía de los llaneros, no solo de los llaneros, de los del Vichada, del Guaviare y de parte de Cundinamarca.

- **El señor Presidente dispone:**

Le vamos a dar la palabra al Alcalde de Villavicencio, pero antes quiero que también me permitan intervenir y dejar fijada una postura hoy a los citados a este debate; primero respaldar, Senadora Maritza, su iniciativa de este debate. Yo venía meditando que me acordé que yo estaba invitado a la fiesta del Llano, pero yo creo que ya no voy a asistir porque con pasajes que valen alrededor entre millón 400 y millón 500.000 pesos es una usura, es una usura, entonces respaldar eso, y bueno, yo digo el Llano está aquí mismo, el Llano le aporta mucho al PIB de este país, es un departamento y una zona geográfica muy representativa con diferentes pisos térmicos y que demoren 25 o 30 años con la misma queja los llaneros para obtener una vía en mejores condiciones.

Nosotros nos vamos a comprometer, yo como Vicepresidente y como miembro de la Mesa Directiva de esta Corporación, de esta Comisión, perdón, de hacerle un seguimiento a cada uno, Ministros y citados, de los compromisos que se adquieran en el día de hoy. Yo pienso que debe haber compromiso; no puede, no es posible que hoy personas o ciudadanos o transportadores que paguen un peaje y que a unos kilómetros esté la vía cerrada pues tienen que devolverse, máximo porque lo dijo usted, Senadora Maritza, no tiene las condiciones, no hay baño para hacer necesidades, no tienen dónde comprar alimentos, tienen que devolverse, retornar a algún municipio o un corregimiento cercano; y no vamos a permitir que se les vuelva a cobrar ese peaje tras de que se encarecen los fletes, tras de que tienen que gastar más combustible, tiempo. A los transportadores no les alcanza el valor del flete porque está a tres, cuatro o cinco días llevando una

carga, pues lo que se iban a ganar por el transporte de ese flete se lo terminan gastando en comida, en combustibles, es traumático, y mientras tanto los transportadores que pagan letras, que pagan cuotas mensuales, que tienen créditos, que tienen *leasing*, allá eso no para, puntualmente tienen que pagar, entonces yo sí creo que mi solidaridad y mi acompañamiento a todos los parlamentarios del Llano que hoy se han pronunciado, y yo como cesarense, pero como Senador de la República, también asumo esa responsabilidad de coadyuvar para que se busque una solución, pero una solución pronta, porque quiero ir al festival del joropo y lo queremos hacer por carretera para enviarle un mensaje al país.

- **El señor Presidente anuncia que se da inicio a la sesión informal, aprobada con anterioridad, y otorga el uso de la palabra al doctor Wilmar Orlando Barbosa, Alcalde de la ciudad de Villavicencio, quien expresa:**

Gracias, Presidente, muchas gracias por esta oportunidad; Senadora Maritza Martínez, muchísimas gracias por esta convocatoria, ha hecho una explicación en cada uno de los sentidos, una disertación muy completa, y naturalmente a cada uno de los Senadores, Representantes, gracias por la solidaridad, por el seguimiento y por el compromiso a un territorio que pide no solamente a gritos, sino a todas luces, ese acompañamiento del país, en un compromiso que no podemos permitir que se vaya a eludir en este procedimiento.

Aquí se han propuesto muchas cosas queridos Congresistas y para todo el país, pero es muy importante no solamente evaluar los daños en estas semanas que llevamos y en horas de cierres de la vía y en pérdidas económicas que a veces se evalúan en un día o en semanas en que no tenemos el tránsito normal, sino es necesario llevarlo a esas medidas de la declaratoria del estado de emergencia en el país, hemos desarrollado por convocatoria del Estado colombiano y desde la Coordinación de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, cerca de 8 puestos de mando unificados, ya van 10 en las dos últimas semanas después de que el Presidente hizo presencia en Guayabetal, pero desde el inicio le pedimos al Estado que se declarara el estado de emergencia, porque es importante poder asumir todas esas medidas de carácter urgente, es necesario llevar, como decía ahora el Representante Jaime Rodríguez en el tema del transporte aéreo, cómo suspendemos el IVA, que le pega muy duro al tiquete, si no está regulado el transporte aéreo en Colombia en el valor, cómo pueden suspenderse unas cargas a ese tiquete que desde el 22 hasta el 33%, si se suspenden para la región nuestra en esos trayectos, podrían golpear de manera positiva muy fuerte el valor del tiquete hacia abajo.

Tendríamos también que reconocer en este escenario, que no es solamente el 58, no es solamente el 64, no es solamente el 46, son 119 puntos críticos, no son 10, no estamos hablando solo de los 400.000 millones de pesos, que hoy ya el Gobierno nacional, como ustedes lo han escuchado, ha garantizado esos 150.000 y estamos pendientes de los otros, pero es necesario contar también cuál es la magnitud que tiene realmente el kilómetro, apenas hemos tenido unos deslizamientos en días pasados de 1.000 metros cúbicos, en el de ayer de 8.000 metros cúbicos, pero hay escenarios que se han analizado en esos puestos de mando unificados, que pueden llegar a 4 millones de metros cúbicos, y ahí no es con una retro, no es con un buldócer, no es con una contingencia de horas, no es esperando que no llueva, es definitivamente ese estado de emergencia el que estamos solicitando desde hace unas semanas para que se puedan acometer todas las acciones y poderlo resolver.

Está dispuesto el diseño de la obra en el 78, un túnel de 300 metros falso, donde están garantizados los recursos, pero hay que contar cuál es la magnitud de lo que estamos hablando.

Gracias por esa solidaridad de todos, esperamos tener unos muy buenos resultados y naturalmente vamos a estar presentes para que podamos llevar las mejores noticias.

- Seguidamente interviene el señor Alcalde del municipio de Quetame, doctor Wilder Enrique Moreno Hernández:

Yo considero que se ha hablado muchísimo y tenemos claro la problemática de la vía al llano, pero estamos dejando de lado ese impacto social económico que nosotros, los orientunos, el Oriente cundinamarqués, los que vivimos a diario el problema de la vía, que no solo somos usuarios, sino que somos vecinos de la vía, poder expresar la falta de inversión social de esa situación que la concesión Coviandes deja de lado a nosotros como vecinos de la vía, no puede ser justo que si ellos se comprometieron hace 25 años a hacer una vía, no se dieran cuenta que hay recursos y si tienen que hacer unas inversiones, a comprar predios, lo hagan y no busquen a través de demandas que yo como alcalde saque de las propiedades privadas a mis conciudadanos, eso no es justo y no es legal, por eso en los diferentes estamentos judiciales me he dado la pela y me la seguiré dando con Coviandes, sé que no soy del aprecio de ellos, por pedir por mi pueblo, pero lo seguiré haciendo, doctor Mariño, seguiré diciéndole que no es justo que tengamos que esperar que se vayan al río las casas en Puente Quetame, kilómetro 40 más 600, y ustedes simplemente digan, como hay vía no me interesa; con la comunidad y el municipio logramos invertir unos pocos recursos y ni siquiera tuvieron la gentileza de prestar el lote de ellos para nosotros almacenar los

materiales, compromiso social cero de parte de la concesión; también la problemática del kilómetro 46; la problemática de puentes peatonales, nosotros tenemos que seguir colocando los muertos porque la concesión no tiene plata para hacer puentes peatonales; de la misma manera en la construcción de la Galería del Túnel Guacapate, se destruyeron alrededor de 5 viviendas y hoy la concesión simplemente dice, es porque pasan tractocamiones por esta vía, yo me pregunto, ¿la vía no es para pasar tractocamiones o para qué la diseñaron? Las casas estaban antes, y ¡oh! coincidencia, se caen cuando se hacen las obras por parte de la concesión.

Señalar también, y siempre lo he dicho, hay un informe de un perito que establece que el túnel Guacapate fue construido sobre una falla geológica, le solicito a la Gestión del Riesgo nacional muy respetuosamente, de que miren este informe, que no lo dejen como letra muerta, y evitemos, Dios no lo quiera, una catástrofe igual o peor a la de la Quebrada Blanca hace 45 años, esto está en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca y la concesión como por variar, siempre hace caso omiso a ello.

De la misma manera en el Túnel Olla Baja tenemos ya fisuras de gran envergadura que superan el metro y están amenazando la institución educativa Pedro Eliseo Cruz en Puente Quetame, la concesión simplemente dice, no hay problema de la vía, no me interesan sus niños.

De la segunda manera también expresar que nosotros los orientunos queremos que la policía en coordinación de carreteras Bogotá y carreteras y la concesión, no nos sigan perjudicando con el cierre del kilómetro cero, porque no puede ser justo que el derrumbe lo tenemos en el 58 y esos 57 kilómetros anteriores no nos permiten el paso, tenemos que estar siempre rogando un paso hacia nuestros municipios.

Expresar también de la misma manera, que la concesión brilla por su ausencia y quiero dejar un interrogante, no responde por la inversión, mas el peaje sí lo cobra; no responde por todos los perjuicios que nosotros tenemos, mas sin embargo se creen los dueños, amos y señores de la vía, a mí como alcalde me irrespetan, ¿qué se puede esperar de la comunidad?

Hago un llamado al Congreso, que nos pongan atención, a los entes de control, para que la concesión no se siga burlando del oriente cundinamarqués, de los llaneros; y al señor viceministro, que como voceros que somos, nosotros funcionarios públicos y más los de elección popular, le demos la mano a nuestras comunidades y no a estos pulpos económicos que día a día van deteriorando nuestro país.

- Interviene seguidamente el doctor Guillermo Gutiérrez Cruz, Alcalde del municipio de Cáqueza, expone:

Yo soy alcalde del municipio de Cáqueza, Cundinamarca, somos el barrio frío de Villavicencio y el barrio caliente de Bogotá, la capital del Oriente, tenemos 10 municipios en el oriente de Cundinamarca que hemos sido bastantemente afectados por la vía y los problemas que está presentando desde hace más de 25, 30 años, esta vía, los perjuicios son enormes, no es posible que por los derrumbes del kilómetro 64 y 58 tapen la salida a Bogotá a nosotros los orientunos, los residentes en el municipio de Chipaque, Une, Fosca, Gutiérrez, Quetame, Fómeque, Choachí, Ubaque y Cáqueza, que ayer no hayan podido ir los médicos a hacer sus respectivas operaciones en el día de mercado. Senadora Maritza, en este tramo de 86 kilómetros el único hospital que hay es en nuestro municipio de Cáqueza, que a nuestra vía no se beneficia sino con los heridos que le llegan ahí y con los muertos, porque hay bastantes accidentes por problemas de diseño en este tramo que falta contratar, en el tramo uno que es de Bogotá al Tablón; la verdad que no se ven soluciones rápidas, se están dañando las mercancías dentro de los vehículos, la gente está botada como si no fueran colombianos los transportadores; no podemos creer que solamente en el día caigan derrumbes, yo me pregunto, ¿por qué tienen que cerrar de noche? ¿Será que los derrumbes no caen sino solamente de día? ¿Será que no hay más maquinaria sino un solo cargador, para tapar medio Colombia y toda la región del oriente? ¿Será que Coviandes no puede colocar más máquinas? ¿Será que no pueden colocar luz para poder trabajar de noche? No es justo que paguemos los peajes más costosos de Colombia y de Latinoamérica, y fuera de eso estemos secuestrados allá en Cáqueza, que no nos dejan subir o bajar para Bogotá, y pues salvo la fuerza mayor de la naturaleza en el kilómetro 58 y 64.

No se ha hablado nada sobre la perimetral de oriente, eso es una vía que puede ser una vía, una solución Presidente, lo mismo hay una vía que conduce de Guayabetal a Gutiérrez, que existe, esa es una solución muy fácil y económica, lo mismo una vía que existe de Guayabetal a Manzanares y Acacías, sin necesidad de irse uno hasta el Casanare, me solidarizo con la región de la Orinoquía, es la despensa de Bogotá y le agradezco a los Senadores que estén aquí presentes, que no solamente vayan por los votos, sino que nos apoyen en esta situación tan difícil que estamos viviendo en el Oriente de Cundinamarca y en los Llanos Orientales. Muchas gracias Presidente y Senadores.

- A su turno, el señor Alcalde del municipio de Chipaque, doctor Ariel Danilo Basto Trujillo, expresa:

Muchísimas gracias, Presidente, por darnos la oportunidad de expresarnos acá los pequeños

municipios de sexta categoría, el Oriente de Cundinamarca, gracias a los diferentes Senadores que están hoy y nos acompañan en este problema tan grande.

Yo creo que ya todos han hablado y han aportado mucho en este problema tan grande que tenemos en el Meta y en el Oriente de Cundinamarca, pero la realidad es esta, yo creo que este problema sigue 15 días más y tenemos el departamento del Meta en quiebra, ¿por qué? porque los diferentes agricultores en estos momentos ya no saben qué hacer con sus productos, porque el ganado ya no puede salir, o sea, esto da para 8 días o 15 días más, esto no va para tiempos de años, ni de meses, la situación es clara, el problema del que habló el alcalde de Villavicencio es cierto, esto no son sólo tres sitios que están en emergencia, sino son más de 20 o 30 sitios, entonces yo creo que el Gobierno nacional tiene que generar un espacio claro y una salida de emergencia, pero no de aquí a un año, ni a un mes, sino a 15 días y ocho días porque se estalló el Meta en estos momentos. Anexo a esto, el Oriente de Cundinamarca ya que está en el mismo corredor, sufre unas diferentes situaciones, y la falta de logística de las diferentes entidades, lo que hablaba el alcalde de Cáqueza, los médicos no pueden llegar a los hospitales, los docentes no pueden llegar a dictar sus clases a los niños, esto es falta simplemente señores Senadores y Presidente, de una logística, de que la policía de tránsito, de que la Empresa Coviandes, de que los mismos alcaldes pudiéramos sentarnos, pero pues desafortunadamente ni a eso llaman, a una mesa de concertación. Pues yo creo que aquí la situación es clara, necesitamos de la ayuda del Gobierno pero inmediatamente, reiterarles que en 15 días el Meta estaría totalmente acabado económicamente, ellos viven de la agricultura, de la ganadería y del turismo, y no va a haber nada de esto, señor Presidente.

También quería reiterarle algo, es la segunda oportunidad en que puedo estar aquí en la Comisión Quinta, estuvimos hace más de un año, en donde evaluamos unas situaciones que fueron para la misma época, fue para la época del invierno, donde tuvimos unas metas para poder cumplir para este año y no fueron llevadas a cabo, señor Viceministro de Transporte, en el caso de mi municipio, un puente peatonal, donde han habido muchas muertes, donde estuvimos con la Senadora Maritza Martínez hace pocos días, hace dos meses, no, ya dentro de 3 días vamos a firmar y nada que se lleva a cabo, siguen habiendo muertes señor vicepresidente, entonces pues hasta dónde tenemos que llegar, yo creo que aquí el tema es claro, es de que tengamos una veeduría frente a los diferentes compromisos que tiene la vía, o qué tiene que tener esta concesión, para que podamos cumplirnos y salir de estos problemas tan grandes que tenemos, aparte de eso tengo el municipio de Chipaque que es el primer municipio

bajando la vía al llano, con un movimiento en masa de más del 35% señor Presidente... con el 25% del movimiento en masa del municipio, otro Gramalote si no ponemos cuidado a esto, hemos tenido diferentes reuniones y han hecho caso omiso a las ayudas que se deben de dar, le agradecemos al departamento de Cundinamarca que nos ha prestado esta atención, pero necesariamente necesitamos ponerle rapidez a esto, que no es de aquí a un mes, ni a dos meses, esto es en 15 días que el departamento del Meta y el Oriente de Cundinamarca estarán quebrados.

- **Seguidamente el doctor Milton Barbosa, Alcalde del municipio de Fosca, expresa:**

A todos muy buenas tardes, muchas gracias por el espacio, nosotros estamos muy cerca de Bogotá, a sólo 60 kilómetros de la capital de Colombia, un pueblito encumbrado en la montaña, no estamos sobre el corredor, no, no tenemos por tanto regalías que es lo que lamentamos pero los problemas sí nos afectan de todas maneras, la salida de Bogotá, por supuesto la búsqueda de soluciones que hemos hecho conjunto con la policía, el departamento de Cundinamarca, la ANI y todos, para que nos permitan identificarnos y nos dejen pasar a Fosca, o nos dejen pasar a Cáqueza, porque a la larga no pasamos el kilómetro 58, ni el 64 más 200, pero saliendo de Bogotá no tenemos opción, no podemos pasar. Nuestros avicultores y productores en general, que son todos minifundistas, pues por supuesto entran en una crisis que es para Fosca tremenda, en este momento hay desabastecimiento de alimento para las aves y por supuesto alimento para quien vive de la avicultura, para los niños que viven de la avicultura.

Yo quisiera dejar una reflexión muy pequeña y es en torno a la famosa justicia que nosotros tenemos en Colombia, y alude a una que propone John Rawls padre del liberalismo político, que ustedes han de haber leído, y es que dice que la justicia no se debe aplicar como usted parte una pizza, pedazos iguales para todo el mundo, porque es posible que alguien salga afectado porque, o no pueda comerla, o no necesita ese trozo, que él habla de la justicia equitativa más bien, me parece que es un tema de análisis que nuestro país deberá asumir y es que equitativamente nosotros estamos en la balanza plato abajo, lo está la Orinoquía, nosotros hacemos parte de esa corporación porque la cuenca nos lo pone así, digamos, nos permite que seamos Orinoquía, y nosotros con Une y Gutiérrez particularmente somos el banco de agua de toda la Orinoquía, es un tema importante que también debe pensarse cuando se habla de la afectación que todo esto le genera a nuestro medio ambiente, ¿verdad? Nosotros alimentamos el río Guayuriba, que antes tienen Negro, el río Sáname que nace en nuestro pueblo, y tenemos una riqueza de más de 1500 hectáreas, que en cambio a la hora de cuidarlas y de comprarlas para que queden dentro de un cúmulo

y número de hectáreas para cuidar, entonces resulta que para la Corporación no somos importantes, no estamos delimitados, no somos zona estratégica, ¿cierto? cosas que hay que ver desde arriba, desde nuestra nación y ayudarlos porque efectivamente a ello también atiende esta problemática, no, al daño que le hacemos el medio ambiente.

Muchísimas gracias a todos por el apoyo que le han dado a los departamentos que están afectados de manera directa, y pues nosotros nos unimos a esos clamores porque a nosotros no nos queda otro camino sino el de cumplirle a nuestras comunidades, y recibir reclamos que poco tienen que ver con uno, pero tienen que ver en todo con la economía, pues es fregado, somos pueblos muy pequeños, pueblos de unos presupuestos que no superan los 7000 millones al año, pero que en cambio debemos cumplir con todos los indicadores que cumple cualquier alcaldía del país, a cualquier nivel del país.

- **Con la venia del señor Presidente, el doctor Leonardo Javier Baquero García, Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Villavicencio, manifiesta:**

Bueno, solamente hacer un recuento de cifras económicas importantes, la Cámara de Comercio de Villavicencio como rector del desarrollo económico también en los departamentos del Meta, Vichada, Guainía y Vaupés, tiene de alguna otra forma una gran relevancia en debatir estos temas que son de importancia política no solamente para la región, sino para Colombia; agradecer a la senadora Maritza Martínez que amablemente nos invitó, hemos venido trabajando desde los gremios para que realmente el Gobierno nacional le preste atención al sector económico del departamento del Meta y de toda la Orinoquía, aquí hemos venido hablando que los últimos 25 días de esta crisis económica que tenemos nosotros, que ya no se llama una crisis, que seguramente la podemos denominar una catástrofe económica ambiental y social, realmente se han perdido cerca de un billón de pesos en la economía, estamos hablando de 50 mil millones de pesos diarios que vale obviamente las mercancías entre Bogotá y Villavicencio; más de 12 mil toneladas diarias de alimentos por el orden de 54 mil millones de pesos; 1800 cabezas de ganado, por el orden de 4000 millones de pesos; 600 cerdos que vienen del proyecto de la Fazenda en Puerto Gaitán hacia Bogotá por cerca de 1000 millones de pesos, más de 1000 millones de pesos ha perdido el sector de transporte intermodal y de público obviamente, por esta vía. O sea, aquí estamos hablando no solamente de un tema económico, sino también de un tema social, nosotros dependemos obviamente del desarrollo de la ciudad capital.

El Gobierno nacional y creo que lo hemos dicho a nivel de las diferentes Cámaras, en la junta de Confecámaras, Red Cameral, que nosotros hemos

venido financiando la política social del Gobierno nacional, de todos los Gobiernos de turno, yo creo que hemos girado más de 20 o 30 billones de pesos de regalías en los últimos cinco años, y no es posible que el Gobierno no destine unos pocos recursos hacia la vía porque es que 400.000 millones de pesos realmente son pocos recursos para lo que genera esta esta región, y financia además la política social del Gobierno, se lo hemos manifestado al señor Presidente Duque, se lo manifestamos al Presidente Santos en su momento, nosotros financiamos la política social del Gobierno nacional de turno, con las regalías y por esa misma razón exigimos que la vía realmente sea transitable y garantice la seguridad de nosotros los ciudadanos del Meta y de toda la Orinoquía.

Y por último decirle Presidente, que nosotros lo que necesitamos es trabajar en conjunto, hemos visto que organismos de carácter supra regional como la RAPE, de pronto no ha hecho mayor presencia en estos escenarios porque hay que trabajar articuladamente entre las diferentes entidades territoriales, no solamente entre los ministerios con los gremios, sino también con las entidades territoriales porque a veces no se puede solo, aquí hay que decirle al gobierno, necesitamos que fortalezca todas las instituciones, que fortalezca la economía, que no solamente está el petróleo, ni los votos, sino que adicionalmente hay toda una proyección de crecimiento de alimentos que va a surtir no solamente a Colombia, sino al mundo, se habla de la altillanura, pero necesitamos infraestructura, se habla obviamente de desarrollar el turismo como eje fundamental del desarrollo del departamento del Meta, y hoy no tenemos cómo invitar a los turistas al Meta, no hay cómo, sería realmente irresponsable decirle a un turista, vaya al departamento en ese momento cuando la vía realmente no es transitable y no es segura, pero obviamente nosotros seguimos peleando por nuestro territorio, queremos que ustedes realmente señores Congresistas, pues hagan un esfuerzo gigante para decirle al Gobierno que destine los recursos, esto no puede quedar solamente en los próximos cuatro años, sino seguramente se requerirán de muchos recursos a futuro, la concesión vial va hasta el 2054, pues seguramente nosotros como parte también de la veeduría que le montamos a la vía Bogotá-Villavicencio, vamos a estar en los próximos 30 años también pendientes de lo que pase con la vía, no nos... Sí señor. Nosotros no vamos a desfallecer porque necesitamos realmente unión entre las fuerzas, no importa la ideología política, no importa el partido político, a nosotros lo que nos interesa es que la región crezca y que el Gobierno de turno realmente responda, los amigos del Valle del Cauca que han venido trabajando en la conectividad entre el Pacífico y los Llanos Orientales se han unido desde el sector privado, y jamás han soltado

esa bandera que es la vía que conecta los Llanos Orientales con el Pacífico y nosotros también vamos a hacer lo mismo con nuestros amigos del sector político en la región de la Orinoquía.

- El señor Presidente, concede el uso de la palabra al doctor Hugo Alejandro Cotamo Velasco, Representante de los Camioneros en la vía Villavicencio-Bogotá, quien manifiesta:

Agradecerle inmensamente a quienes hacen posible este debate, yo hoy viendo al Senador allá que grita un poquito y eso, me acordé y creo que me toca ponerme así para poder hablar, yo soy un humilde camionero, llevo 18 años y si no es más pagando peaje entre Granada (Meta), entre Granada Meta y Bogotá, con mi camión, yo creo por unas cifras y unas estadísticas que estuvimos haciendo quienes aportamos el 40, si no es el 50% de todos los gastos que recogen en los peajes, porque camiones hay todos los días y somos nosotros quienes directamente somos las víctimas más numerables en ese desastre, no es posible que para un tramo tan corto los peajes sean tan costosos, y casos puntuales como por decir algo, una cosa que me parece, que aunque yo no soy de tractocamión, que una mula cuando vaya entrando, va de Bogotá hacia Villavicencio, tenga que pagar un peaje tan costosísimo para que supuestamente la concesión debe dejarle pasar por el túnel y tenga que ir a dar la vuelta por el otro lado, sabiendo que eso es injusto, nosotros pagamos muchísimos peajes, de la carga que nosotros transportamos la mayoría es alimentos porque somos una despensa agrícola del Ariari, de ahí sale yuca, plátano, maíz, y sale gran cantidad, muchos de los productos son número uno aquí en Abastos para comercializar, y esos productos muchas veces cuando está el derrumbe, cuando está la vía trancada, muchos se pierden en los mismos camiones, a otros comerciantes no les da rentabilidad para ir a dar la vuelta, un flete normalmente de un camión de 5 toneladas entre Granada y Bogotá vale por ahí alrededor de unos 600.000 pesos, o 700.000 pesos, ¿cierto? y para ir a dar la vuelta por Aguazul tiene unos costos más o menos alrededor de millón 600 o millón 800.000 pesos, no todo el mundo lo hace, y los que lo hacen, hacen que la canasta familiar de Abastos se crezca.

Hemos sido nosotros los que más hemos aportado, ¿y quién responde? Yo había escuchado y he visto aquí a muchos, vea, allá... qué pena con usted, me disculpa, pero mira, allá hay una funcionara durmiendo y puede ser de Coviandes, estamos es en un debate donde aquí hay cosas que hay que darles una solución, aquí hay muchas personas que tienen la intención verdaderamente de ayudar, pero esto se va a quedar en un debate y nada más, esto tiene que tener una solución inmediata, no nos podemos quedar, yo le agradezco a la Senadora Martínez,

al Senador Pacheco y algunos que han defendido las cosas, al que vino del Guaviare y a otros que han tomado las cosas verdaderamente como son, pero esto al paso que vamos, ¿qué quiero yo como víctima de la vía? que esto no se quede aquí en una Comisión Quinta no más, esto tiene que elevarse a otros niveles y tienen que haber responsables, no es posible que la solución sea, denle más plata a la concesión y que arregle y posiblemente en el futuro pues que paguen más peajes, no señor, me da mucha pena, en voz de todos los camioneros víctimas de la región del Ariari, expreso un sentido de rechazo total ante la concesión y ante el Estado por la falta de garantías para la libre movilidad que necesitamos nosotros.

- Con la venia del señor Presidente, el Representante del Comité de Veeduría Ciudadana de la vía Bogotá - Villavicencio, doctor Giovanny Angulo Gómez, expresa:

Voy a ser muy puntual y empiezo yo con especificar qué es la veeduría, que el viceministro bien hizo parte y ha sido parte de este desarrollo, la veeduría por medio de una ley que es la Ley 8850 del 2003 nos confiere la capacidad de poder visibilizar, dar transparencia desde unos principios lógicos de ética, moralidad, transparencia, publicidad, que la información llegue a las comunidades, que permita dar transitabilidad a un ejercicio que es la vía, desde esa lógica nosotros hemos hecho un ejercicio desde octubre, un ejercicio que nos hemos encaminado a ser más técnicos, que a un desarrollo más social, desde ese marco la veeduría como tal no solamente se está preocupando por el tema de atacar, como muchas veces y tengo que decirlo, como lo ha expresado el doctor Mariño, que nosotros no estamos haciendo nada, y sí estamos haciendo mucho doctor Mariño, y usted se ha dado cuenta, del trabajo arduo que hemos tenido nosotros en mostrar soluciones a lo que está pasando, no solamente en el corto plazo, sino en el mediano y en el largo plazo, que esta vía nos confiere, que esta vía a muchos de los llaneros le es de importancia, a eso la veeduría insiste en varias apreciaciones que hemos hecho desde hace más de 4 meses, insistimos en hacer la visita técnica de los 136 puntos críticos, que la vía presenta, a lo cual en dos ocasiones nos han cancelado la visita por diferentes razones; demostramos y miramos que la construcción de la doble calzada Coviandina debe entregar un análisis más profundo para saber qué fue lo que pasó en el túnel 13 y el túnel 16, desde hace más de 15 días se supo de una subsidencia minera en el túnel 3, no hemos conocido de primera mano esa información técnica para poder darla a conocer a las comunidades; solicitamos por segunda vez a Coviandes una rueda de prensa en el municipio de Villavicencio en el área de influencia directa, donde quedaron temas muy pendientes y necesitamos el derecho a la réplica, el derecho a que se exponga

lo que está haciendo la Veeduría de forma correcta; gran parte de las situaciones presentadas en este corredor son ambientales, y señor ministro, en esta solicitud le dijimos a la ANLA y a las dos corporaciones que por favor realizarán una reunión muy pronta para conocer que se está haciendo con el 1% por conceptos de inversión forzosa, en este caso que estamos hablando de más de 8 billones de pesos, el 1% en dónde se está invirtiendo, cuáles son sus planes de acción, cuáles son sus programas de reforestación en el área, a la fecha de hoy, ni por parte de Corporinoquia, ni por parte de Cormacarena tenemos claro eso, así mismo sus estudios de impacto ambiental correspondientes a esa área.

Al Ministerio de Hacienda, que hoy es un gran ausente, lastimosamente le hicimos una solicitud muy clara, muy precisa, para poder conocer el destino de los fondos prediales ambientales y los sistemas tan inestables que tenemos en el tramo 2 y 3, esos recursos necesitamos saber dónde están y qué podríamos hacer en este tema de emergencia; le pedimos claramente que también tenga en cuenta al Municipio de Guayabetal, nosotros por ser corredor vial nos preocupa lo que pasa con esta comunidad, es increíble que hay más de 200 familias que están presentando quejas por esa situación.

Y, por último, para no andar en más detalles, solicitamos que se decrete el estado de emergencia en esta situación que está viviendo el municipio, y que se tenga en cuenta la exención de impuestos y el pago de no peajes a las personas que están transitando por estas vías.

- El señor Presidente otorga el uso de la palabra al Ingeniero Civil Arley Fernando Gómez Hernández, quien manifiesta:

Empiezo agradeciendo a la Senadora Maritza por estos debates que usted ha dado respecto a tan delicado tema, he podido venir como a cuatro, algo que me agrada de este debate del día de hoy, es que por fin le estamos perdiendo el miedo al señor Luis Carlos Sarmiento Angulo, me parece muy bueno. Con el Senador Londoño, presente en esta Comisión, queremos dar un debate sobre los peajes en Colombia porque los colombianos nos sentimos presos, nos sentimos extorsionados por unas concesiones que cobran y no hacen obras, para no hablar únicamente de la vía Bogotá-Villavicencio, les puedo nombrar dos, la ruta del Sol y la concesión vial de los Llanos, nuevamente los llanos. Y toco este tema de los peajes porque una de las propuestas que hoy traigo, es que ustedes señores Congresistas, mediante las medidas que se puedan tomar, les permita a los habitantes del llano, y por qué no, a todo el país, que por un mes nos libremos del pago de los peajes en compensación por tanto maltrato recibido a lo largo de tantas décadas, y podamos

analizar el efecto que sobre la economía del país y de nuestro llano, tienen estos cobros de peaje.

Debo recordarles que el cerebro de tan maquiavélico contrato, fue el señor Néstor Humberto Martínez Neira, Ex-Fiscal General, quien blindó de manera infame unos contratos que no solo afecta a los llaneros, sino da ejemplo de cómo tumbar a los colombianos con contratos leoninos, de tal forma que además a los gritos que aquí podemos y debemos dar, una salida debe ser empezar a ejercer medidas judiciales para intentar dar un, al traste, repito, tan maquiavélico contrato.

Debo recordarles que este 28 de junio se cumplen 45 años de la tragedia Quebrada Blanca, fecha desde la cual se construye la famosa doble calzada al llano, es decir, casi 3 años más de la edad que tiene nuestro Presidente, y ya nos toca esperar a que llegue otro Presidente quizás más joven que el actual, porque el doctor Duque ya no incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo los recursos para el tramo uno de esa vía, injusto; sin embargo, hace unos días fue el Presidente Duque a la vía y allí esperábamos nos explicara la razón por la cual no incluyó los recursos para la terminación por fin del tramo uno de esa vía, pero no. Esperábamos que hablara de las sanciones a Coviandes por tanto incumplimiento, pero tal parece que nos corresponde quedarnos con la sanción que le escuché decir al doctor García, Vicepresidente de la ANI, en el sentido de que le iban a quitar la administración de un peaje a Coviandes y se lo iban a dar a Coviandina, sino fuera tan cruel el chiste, créame que me reiría mucho; pensé que el Presidente iba a decir que iban a meter más maquinaria para manejar tantos miles de metros cúbicos que caen a diario en esa vía, pero no; pensé que el Presidente iba a decir que los buitres –como dijo el Senador Robledo– de los concesionarios iban a dejar devolver a los usuarios de la vía sin pagar e inclusive devolverle el costo del peaje, porque no pudieron pasar, pero tampoco; pensé que iba a considerar la posición de que nos asombra a todos en Colombia sobre la ingeniería de medio pelo que últimamente nos está dejando tan mal parados a los ingenieros en nuestro país, pero no; la promesa consistió en instalar unos baños y que iba a ir a los festivales el próximo mes. Por favor. La nación dice que no hay recursos, que le toca al departamento, o en últimas, a los llaneros aumentándonos los peajes, absurdo; mi propuesta consiste, muy similar al Senador, al doctor Jaime Rodríguez, que esos 11.5 billones de pesos que genera anualmente Ecopetrol y de los cuales el 65% se producen en el llano, la parte que se requiera para solucionar ese problema incluyendo el tramo uno, salga de esos recursos como contraprestación a todo lo que aportamos en el llano, la sociedad se cansó y este 25 de junio de manera organizada vamos a salir a protestar para exigir con justicia lo que con derecho nos merecemos.

Finalmente, doctor, debo decirles o más bien advertirle al Estado, como habitante “mamao”, como decía el Representante del Vichada, o el Estado nos para bolas, o vamos a empezar a liderar y hablar de la República independiente, y para eso es que estamos aquí, tenemos con qué vivir sin necesidad del centro del país.

El señor Presidente, somete a consideración y votación de los miembros de la Comisión retomar la sesión formal, la cual es aprobada por la Comisión.

- Seguidamente, el Presidente otorga el uso de la palabra al señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, quien expone:

En primer lugar, para puntualizar varias cosas y aclarar varias cosas de la muy buena presentación que hizo la Senadora, voy a empezar a comentar la historia del contrato para entender dónde estamos parados; tenemos realmente dos contratos, no tres, Senadora, el del 94 y el del 2015, el del 2010 fue una adición que se hizo al contrato. En el 94 es por 350.000 millones de pesos.

- La Senadora Maritza Martínez Aristizábal interpela:

Yo creo que fue súper claro, Contrato número 444 de 1994, adicional al Contrato número 444, Adicional número 01 de 2010 y Contrato número 05 de 2015.

- Continúa el señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Ahí tenemos Senadora y aclaro, tenemos, el contrato del 94 y el contrato del 2015, pero realmente eso termina siendo irrelevante. En el año 2010 se contrató una obra por 2,5 billones de pesos cómo usted lo está resaltando, trayendo los valores a plata del 2017 como usted lo señaló; ¿cuál es la historia? En 1994, nosotros teníamos un contrato de concesión que era Bogotá-Cáqueza, y otro que era Cáqueza hasta Villavicencio, usted muy bien lo recuerda querida Senadora, que por razones de orden público ese segundo contrato se dio por terminado, esas obras las concluyó el Invías y finalmente esa infraestructura le fue entregada a Coviandes, y en parte eso explica las obras que se ejecutaron en el año 2010 donde creo que estaba su esposo, después de que su esposo había sido Gobernador, ¿ya había sido Gobernador cierto? Sí, donde se adicionaron estos 2,5 billones de pesos para la construcción del segundo tercio en doble Calzada, ahí se incluyeron algunas protecciones de laderas debido al terremoto del 2008 que se había presentado en Quetame, en el 94 no estaba previsto el manejo de la montaña en el contrato, ¡oh! sorpresa en el año 2015 tampoco quedó previsto, ¿por qué razón? Pues nosotros simplemente pusimos de presente la situación sin hacer juicios de valor y creo que en este momento

por lo menos a nosotros no nos corresponde hacer los juicios de valor, usted bien vio cómo la semana pasada la Contraloría señaló que no estaba previsto ni en el del 94, ni en el 2015, el mantenimiento de la montaña; en esta vía, y como usted bien lo señaló, a mí me ha tocado conocerla de toda la vida, desde que tengo uso de razón, y desde que tengo uso de razón cada invierno tenemos caídas, tenemos cierres y eso no puede seguir, y esa situación debe detenerse, y debe superarse, y esa fue la principal preocupación que nosotros tuvimos cuando entramos, usted muy bien señala cómo se ha generado caídas en el tráfico, cómo hemos tenido una serie de problemas, en parte Senadora por temas de estacionalidad y usted muy bien conoce el tema que estamos viviendo en la malla vial del Meta por la caída del tráfico debido a la menor producción, pero también eso no se puede esconder por los problemas climáticos que estamos viviendo.

¿Quiénes pusieron esto sobre la mesa?, nosotros, nosotros fuimos al Meta en una rueda de prensa hace, no sé, unos meses, ya casi 6 meses desde que entramos, y dijimos, en el contrato no está prevista la estabilidad de la montaña, de las montañas y eso nos preocupa profundamente, profundamente, porque no es un tema nuevo, nosotros desde que entramos dijimos, un momento, por qué no quedó previsto, no podemos adicionarle a este contrato recursos del Estado por dos razones; primero, por su naturaleza jurídica y usted muy bien conoce el tema por ser una iniciativa privada; y segundo, porque los costos serían prohibitivos porque se empezarían a pagar en el año 35, en ese entendido y por cuanto tenemos los recursos congelados, o más bien, más que congelados, los recursos son para pagar la inversión que se está haciendo hasta el 2054, ¿qué es la queja de la gente acá?, la gente dice, un momento, es que hemos puesto los peajes y los peajes de acuerdo al contrato están afectos al pago de la obra que se está haciendo hasta el año 2054. ¿Qué fue lo que nosotros empezamos a hacer? Recibimos 136 puntos críticos, es verdad, hemos atendido 59, de estos 59 tenemos atención de tres puntos que son muy complejos, que son los que usted bien mostraba en el cuadro con un riesgo alto, kilómetro 46, kilómetro 64 y ahora nos salió el kilómetro 58.

¿Qué hicimos en el kilómetro 46 y en el kilómetro 64? creo que eso lo hablamos hace un momento. En el kilómetro 64 teníamos un tema muy complejo de caída de piedra, porque el túnel falso que se hizo finalmente se terminó quedando corto y tenemos un derrumbe justo a la salida del túnel falso, porque la montaña se estaba rompiendo, nos tocó entrar a hacer una inversión cuantiosa para estabilizar la montaña, eso es simplemente a vista se puede ver lo que nosotros estamos haciendo, son terrazas de 100 metros, 10 Terrazas que estamos ejecutando, vamos a terminar en junio, tenemos un nivel de avance cerca del 64%.

En el kilómetro 46, la foto que usted mostraba, era una tragedia sobre todo para “La Petit”, que con seguridad usted lo conoce, la vía llevaba cerca de un año cerrada, nosotros nos comprometimos a atender la montaña y a abrir la vía para Semana Santa para que el departamento no tuviera afectaciones, finalmente lo logramos, ¿qué tenemos que hacer? La continuación de los túneles falsos, ¿cuánto nos vale eso? 30.000 millones de pesos, ya tenemos los recursos, vienen de la reprogramación de la vigencia futura de ruta del sol 2, eso es, ya fue aprobado por el Confis, ahorita debe salir el decreto para que nosotros podamos echar mano de los recursos y poder contratar la prolongación de los dos túneles falsos, entonces voy como precisándoles números, en estas 59 intervenciones tenemos una inversión de cerca de 60.000 millones de pesos, entre kilómetro 64 y kilómetro 46, a ambos túneles falsos que va a contratar el Instituto Nacional de Vías, tenemos cerca de 30.000 millones de pesos comprometidos y los vamos a utilizar para esto, y la gobernadora, para los dos, para el 64 y para el 46, sí señora.

En el caso del Invías, el Invías como usted bien lo señalaba ha intervenido unos puentes, el puente la Caridad, ahí tenemos cerca de 20.000 millones de pesos que hemos ejecutado, ahí vamos, 60 y 20-80 y 30-110; ¿qué tenemos ahora? kilómetro 58 Senadora. El kilómetro 58 por razones que son bastante complejas que han generado la inestabilidad de la montaña y acá como lo señaló el alcalde, estamos frente a un hecho muy delicado y por eso lo estamos manejando en puesto de mando, nosotros no vamos ya a hablar de un número de metros cúbicos que pueda llegar a caer a la vía, porque pues esto es un tema muy complejo que se están adelantando los estudios, pero nosotros sí estamos adoptando todas las medidas que son necesarias para manejar este tema, y ahorita sí, Presidente me da permiso, para que el Director de la Unidad de Gestión de Riesgo cuente en detalle qué estamos haciendo.

¿A qué fue el Presidente Iván Duque?, a presidir uno de sus puestos de mando, ya vamos 9 puestos de mando, hoy es el décimo, se están haciendo ya a diario, porque la situación es de la mayor complejidad, este no es un tema menor, entonces nos preguntan, ¿por qué la vía está cerrada? La respuesta, porque estamos frente a una circunstancia absolutamente crítica, estamos en una situación donde se pueden poner en riesgo vidas humanas y nosotros tenemos que ser responsables, solamente permitimos que circulen vehículos cuando las condiciones son las adecuadas, pero en este momento tenemos unas circunstancias de inestabilidad que son bastante, bastante, bastante complejas y en esto tenemos que ser muy serios.

Guayabetal como usted muy bien lo sabe, Senadora, queda a 300, 500 metros del kilómetro 58, entonces las caídas de piedra, las afectaciones

que se puedan llegar a generar pueden afectar de una manera muy grave al municipio y no se le olvide que ahí al lado está el río Negro que es un río bastante caudaloso, entonces tenemos que ser bastante cautos con lo que estamos haciendo, tenemos que ser muy responsables, nosotros conocimos la situación hace casi tres semanas, el jueves recuerdo, jueves 23 o algo así. Inmediatamente nosotros pusimos en alerta al gobierno nacional, se convocó el puesto de mando, al otro día fue el primer puesto de mando que se hizo en la Unidad Nacional de Gestión de Riesgo, allá para que usted lo sepa está asistiendo la Defensa Civil, está asistiendo la Cruz Roja, está asistiendo la Policía, los bomberos, la gobernación de Cundinamarca, que por acá vi al director de Gestión de Riesgo de la gobernación, la gobernación del Meta también, este es un tema de la mayor gravedad, naturalmente la alcaldía de Guayabetal, y me extraña que el alcalde no esté acá, el alcalde ha sido muy juicioso en todo este proceso y ha estado pendiente de todo lo que se ha venido presentando, y ese mismo día el Presidente dio la instrucción al Ministerio de Hacienda para que, y acá le quiero aclarar, Senadora, que usted dice que no están en las respuestas de la ANI, no, no está, está en las respuestas del ministerio y lo puede consultar, ahí estamos hablando de los 120.000 millones de pesos que es un trámite que ha adelantado directamente el Ministerio de Transporte para que los recursos puedan ser liberados y se puedan utilizar.

¿Cuál es el ejercicio?, ¿de dónde sale la plata? Tenemos unos recursos que son cuantiosos, que son muy importantes, que estaban congelados en un patrimonio autónomo afecto realmente en el fondo de contingencias, y estaba afecto al riesgo geológico del túnel, se logró por parte del Ministerio de Hacienda la liberación de los recursos para cambiar la destinación y poder utilizarlo en este tema que es absolutamente crítico, y ya empezaron las intervenciones, acá no estamos pensando, y no solamente las intervenciones, tuvimos que llevar y esto lo tenemos que comentar, un georradar que se tenía en Ituango, ahorita el director de Gestión de Riesgo podrá comentar en detalle lo que estamos haciendo, para estar controlando las remociones en masa porque estamos frente a un punto crítico y frente a una situación muy compleja.

Se habla y usted muy bien lo señaló, y senador Robledo, usted acá me lo estaba mencionando, si nosotros somos proactivos y no reactivos, es decir, si atendemos antes y no esperamos a que ocurran los eventos, nos cuesta mucho menos y por esa razón es que nosotros empezamos a intervenir los distintos puntos críticos desde antes de que se presentará y no hemos tenido afectaciones del kilómetro 0 al kilómetro 30, usted que es usuaria permanente de la vía, podrá encontrar cómo no tenemos afectaciones mayores en estos sitios, nos queda el tramo que

es más complejo, y es el tramo 4, el tramo 5 y el tramo 6 de la vía. Para eso y acá saludo con el mayor respeto y la mayor admiración, una propuesta que nos hace llegar la Representante Jennifer Arias, que dice, oiga por qué no se piensa en la reprogramación de las vigencias futuras, ese ejercicio nos lo había pedido el Ministerio de Hacienda, y en este caso encontramos una posibilidad viable, por una razón muy sencilla, y en este caso ella está hablando de un proyecto en particular que tiene un nivel de avance muy bajo donde los recursos no se van a requerir, y el ejercicio fiscal será el siguiente, los recursos que ya están afectos para ponerse en la fiducia no se pondrían en la fiducia, se destinarían para la atención de estos temas y en el mediano plazo se reemplazarían con nuevas vigencias futuras.

¿Qué es lo que pasa? como las obras tiene un nivel de avances tan bajo, entonces no se requiere la fuente pago ya, esos recursos irían al patrimonio autónomo, simplemente a rendir unos intereses, pero creemos que es un ejercicio fiscal al que nos ha llamado el Ministro de Hacienda de optimización de recursos, donde esto se puede pensar, para eso necesitamos la anuencia del concesionario con el que estamos renegociando el proyecto, pero lo encontramos viable y acá estamos hablando de cerca de 250.000 millones de pesos, que nos permitiría de una manera muy importante poder resolver una necesidad que tenemos que atender como ustedes muy bien lo señalan.

Ahora bien, los 400.000 millones de pesos, así fueran entregados este año no se ejecutarían este año en su totalidad, es físicamente imposible por las condiciones técnicas que usted muy bien conoce, porque esto requiere ruta crítica y las obras no se ejecutan -Senador Robledo usted lo sabe muy bien- de un día para otro, sino requieren un proceso, entonces podemos por lo menos conseguir una parte muy importante de los recursos para empezar a realizar estas obras que son proactivas, no reactivas, que son lo que ustedes están pidiendo y que nosotros saludamos y nosotros lo compartimos, de hecho, la primera persona que hizo este llamado fue la Ministra de Transporte, la Ministra de Transporte de una manera absolutamente clara señaló la necesidad de atender los puntos críticos, señaló la necesidad de tener un comportamiento distinto porque el contrato de concesión no tiene prevista estas labores, como muy bien lo señaló la Contraloría en estos días.

Ahora, si ustedes nos preguntan, si ese habría sido el contrato que nosotros hubiéramos hecho, seguramente la respuesta es no, pero ya es llover sobre mojado, entonces lo que a nosotros nos toca hacer es, sacar el proyecto adelante porque hay una necesidad que es latente y es clara, el Meta necesita conectividad y nosotros necesitamos garantizar los recursos para que se pueda hacer este tránsito en condiciones seguras, es que esto no puede seguir

siendo de cada año, esto no puede seguir siendo que cada año que llueve duro, entonces, no, es que, porque tenemos una ola invernal muy fuerte, la de cada año es supuestamente la más fuerte, esto no puede seguirse presentando, tenemos que buscar soluciones de fondo y eso es lo que nosotros hemos hecho, ya hemos conseguido 230.000 millones de pesos, que hemos ejecutado una parte y vamos a ejecutar otra parte, los recursos adicionales vamos a ver de qué manera logramos liberar vigencias futuras para poder ejecutar recursos porque no tenemos más, tenemos unas limitaciones grandes, acá le quiero decir una cosa, estos 230.000 millones de pesos equivalen a la mitad de todo el programa “Colombia Rural”, pero con esto no quiero significar que es suficiente, si hacen falta recursos los tenemos que conseguir y tenemos que buscar de qué manera logramos que la vía sea segura, esto se debió haber hecho hace unos años, en eso sí quiero hacer el llamado, no se hizo, y poner las cosas en blanco y negro se debió haber hecho hace unos años, nadie lo había hecho, lo hicimos nosotros, y yo lo hice en una rueda de prensa en Villavicencio y la Ministra de Transporte ya lleva varios meses hablando de este tema, este no es un tema nuevo y nosotros empezamos a atender en la medida de nuestras posibilidades la circunstancia que estábamos viviendo.

Ahora bien, señalan el tema de la transversal del Sisga, comparto con usted que es una vía bastante más larga, que esa no debe ser la vía seguramente, la vía alterna, pero eso fue una decisión de los setenta, eso no es una decisión de ahora, recordará usted Senadora que en los setentas cuando se presentó la situación de Quebrada Blanca y de hecho esto fue un tema de escándalo político y demás, se construyó en el gobierno de Alfonso López Michelsen esa vía, que es la vía que nosotros licitamos que es la transversal del Sisga, le cuento rápidamente porque alguien me preguntaba, ¿qué se hizo?

La transversal del Sisga cuando nosotros entramos estaba paralizada, paralizada, nosotros tomamos las medidas que fueron necesarias y usted Senadora que recuerdo muy bien en el derrumbe del 25 de agosto de una manera muy juiciosa nos señalaba que la transversal del Sisga estaba vuelta pedazos, en este momento no está lista, pero hemos invertido más de 100.000 millones de pesos en la obra y las condiciones son bastante mejor, bastante mejor, el nivel de avance del contrato ya es de más del 30% y esperamos que se termine lo antes posible, estábamos atendiendo puntos críticos, tenemos más de 60 frentes de obra en este punto, ¿por qué razón? porque adoptamos medidas y pusimos ese contrato a andar como corresponde.

Frente a la vía Sogamoso, se está concluyendo una inversión de cerca de 115.000 millones de pesos, pero no es suficiente, y eso sí es claro, no es suficiente y tenemos que pensar de qué manera

modernizamos esa vía y la ponemos con los estándares que se requiere para la competitividad, no solamente del llano, sino del país como un todo, porque no tenemos una vía de condiciones robustas que vaya por el oriente del país.

¿Qué hemos hecho también, entonces en temas aéreos? en temas aéreos se tenían dos vuelos diarios a Villavicencio, ya logramos que fueran 10, EasyFly no estaba volando a Villavicencio antes de esto, EasyFly ya está teniendo -según me reportan- siete frecuencias diarias; Avianca pasó de 2 a 3 frecuencias, nosotros por disposición legal no podemos regular, y eso ya es otra discusión de otro tenor, las tarifas, no tenemos facultades para hacerlo, pero lo que nosotros estamos haciendo es buscar que se generen más ofertas para que el mismo mercado se encargue de bajar los precios, en algunos casos lo estamos logrando, acá me estaban presentando el balance, y tenemos tarifas desde 227.000 pesos, hasta 785.000 pesos; ¿qué hace que varíe? lo que hace que varíe es, y puede ser más alto, depende del mercado, ¿uno o dos trayectos? un trayecto, ¿de qué depende? depende de usted cuando compre los tiquetes, ahora bien, esto no es suficiente y el tema de Apiay era un tema -como usted bien lo conoce- de seguridad de Estado que no era sencillo, y pues saludamos bastante la decisión que tomó la Fuerza Aérea porque eso nos permite mover aviones más grandes y si movemos aviones más grandes la tarifa va a seguir bajando. Nos preguntan, ¿qué más han hecho?

- **El honorable Senador Alejandro Corrales Escobar asume como Presidente *ad hoc*, y otorga el uso de la palabra a la Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien interpela:**

Sí, es que ese tema es demasiado importante. ¿Quiere decir que la Fuerza Aérea ya dijo que sí?

- **El señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, manifiesta:**

Lo que entiendo según dijo la Representante Jennifer Arias, es que habían hablado y que lo encontraban viable, eso fue lo que dijo acá y por eso saludo esa decisión, nosotros vamos a ver de qué manera logramos implementar la decisión, porque sería maravilloso poder hacer uso de esa pista y poder mover aviones más grandes, porque como usted bien lo conoce, pues usted es vecina, el Aeropuerto de Vanguardia tiene una pista muy corta y no pueden aterrizar aviones de mayor envergadura, pero vamos a trabajar en eso, cuente con eso.

- **Interpela la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Por eso, pero no entiendo, ¿hay respuesta oficial o no?

- **El señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, señala:**

No, le estoy diciendo de una manera muy clara que no.

- **Interpela la Senadora Maritza Martínez Ariastizábal:**

Ok, segunda pregunta viceministro, ¿Satena, hay posibilidades de que llegue a la región?

- **Responde el señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres:**

Con Satena, Senadora, el problema que tenemos es que son aviones muy pequeños que ya están, según lo que nos están diciendo ya tienen la capacidad copada de los aviones, entonces ya tienen algunos trayectos previamente establecidos, nosotros estamos buscando de qué manera Satena también entre, porque cuando logramos que entrara -recordará usted- rompimos los precios, que eso fue hace muy poco, entonces sí estamos en esa labor, estamos tratando de que Satena entre, pero pues eso no depende de nosotros, pero estamos haciendo todas las gestiones para que eso se dé.

Temas que nosotros también hemos hecho, la semana pasada lo que ocurrió fue absolutamente desafortunado, el atraco -recordará usted- a un señor en un camión porque estaba parqueado, pues incrementamos la seguridad, se han puesto pantallas, ayer el concesionario -me corregirá ahorita y creo que podrá hablar- han puesto algunos baños y estamos adoptando un sistema de calcomanías y estamos terminando de hacerlo para que los habitantes de los municipios que no van de Bogotá a Villavicencio, sino por ejemplo, Bogotá - Cáqueza, Bogotá - Chipaque, Bogotá... es que no alcanzamos hasta Guayabetal, porque en Guayabetal tenemos el problema del kilómetro 58, pero por lo menos hasta Quetame si alcanzamos, puedan pasar, estamos trabajando en eso y tenemos que tener un tema de seguridad, pero sí estamos trabajando en eso, y también estamos viendo el tema de la tarifa, a nosotros también nos preocupa mucho la situación de la tarifa, ¿qué es lo que ocurre? Como está previsto en el contrato de concesión, si nosotros llegamos a decir tarifa cero, los recursos los tiene que poner el gobierno central.

Entonces estamos viendo de qué manera logramos acompañar para que la situación funcione y logremos un alivio en la situación, estamos trabajando en eso, esto es un tema que es de la mayor complejidad porque puede llegar a tener un tema fiscal de por medio, que usted pues muy bien me imagino que conocerá.

- **Interpela la Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Sí, los túneles 13, 14, 15 y 16, no se están utilizando, a pesar de estar culminados, ¿por qué el puente de Chirajara no está?

- **El señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, indica:**

Bueno, ¿por qué el puente de Chirajara no está? Por qué no está el puente, sí, es clarísimo, entonces, acá como varios temas; primero, de lo que se está presentando como alguien lo mencionó, tenemos afectaciones en el Túnel 13, en este momento en el portal del túnel tenemos una situación que es de la mayor complejidad y en este momento no tenemos la capacidad para ponerlo en operación, sería una irresponsabilidad en este momento porque usted muy bien sabe que el Túnel 13 queda detrás del kilómetro 58 y en ese entendido estamos frente a la situación crítica, y me imagino que usted habrá visto las fotos, el Túnel 13 es justo el que queda al lado del puente donde se está presentando el desprendimiento de tierra, entonces no podemos garantizar las condiciones de transitabilidad, en su momento nosotros lo que buscamos era abrir la vía desde justo adelante de Guayabetal, antes de Guayabetal, adelante de donde debió haber quedado el Puente de Chirajara para que por el túnel, para que por el túnel, la entrada de la galería de emergencia pudieran transitar los carros, entrar a los túneles que ya están construidos y ahí habilitamos una doble calzada importante, pero pues desafortunadamente se nos presentó esta situación, entonces el túnel 3 en este momento no lo podemos poner en operación.

- **Interpela la Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Perdón Presidente, la última pues de esas que quedaron ahí planteadas. Otra que le transmití y que tiene inquieta a la región, era sobre qué tanto ha afectado los explosivos, o los trabajos que se vienen realizando en el túnel 13, la situación del kilómetro 58, ¿guarda relación? ¿No guarda? ¿Hay alguien investigando?

- **El señor Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres responde:**

Bueno, hay dos cosas; la primera, este es un tema como le mencionaba, de la mayor complejidad y acá debo ser muy cuidadoso en la respuesta, qué le puedo decir, ahí no se utilizaron explosivos en la construcción del túnel, según me están reportando desde la interventoría, no se utilizaron explosivos; lo segundo que le debo decir es, a partir de los estudios que nosotros tenemos, tenemos un problema hidrológico, que se ha agravado con las lluvias recientes y como consecuencia de ello en este momento en la zona tenemos un desprendimiento

de piedra, que es considerable, ayer tuvimos un desprendimiento que fue bastante cuantioso y lo estamos atendiendo de una manera pronta en la medida en que no se pongan en riesgo la vida de los obreros que están haciendo la remoción, porque si empiezan a caer más piedra pues acá es lo que tenemos que evitar -espero que usted entienda- es una tragedia, nosotros ya empezamos las obras en el kilómetro 58, en la parte alta de la montaña ya se ha movido material, ya se está empezando el terraceo que es parte de la solución y le voy a contar rápidamente cuál es la solución y por qué vale tanto: tenemos que hacer un sistema de terrazas donde se va a mover cerca de un millón de metros cúbicos de material, la parte más alta de la montaña está a 250 metros de la carretera, entonces solamente la subida es compleja y las obras que se están adelantando allá son complejas, las tenemos que adelantar, vamos a construir un túnel falso de 300 metros, el túnel falso más largo que tiene la vía de lejos, o que tendrá la vía de lejos, este túnel falso permitirá garantizar que la vía funcione en condiciones adecuadas, y ese es el tipo de soluciones que nosotros estamos buscando, las soluciones permanentes, y esta es una solución permanente, lo que pasa es que vale mucho porque el problema no se atendió en su momento, si se hubiera atendido en su momento habría costado bastante menos, o hubiera quedado previsto en el contrato, pero pues no quedó previsto.

- **El señor Presidente *ad hoc*, Senador Alejandro Corrales Escobar, señala:**

Una sugerencia desde la Comisión, y es que sabiendo que no depende de usted, sí quisiera que se llevara la solicitud de esta Comisión para hacer la gestión ante Satena como bien lo solicitaba la Senadora y la Representante, porque creemos que es de vital importancia.

- **Seguidamente, el señor Presidente, otorga el uso de la palabra al director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastres, doctor Eduardo José González Angulo, quien manifiesta:**

Yo voy a ser corto, la intervención relativamente es corta, las preguntas que nos hicieron fueron dos; la primera, es un poco más larga, quiero detenerme en algunos pasos que es importante que los conozcamos; y la segunda, es muy puntual y concreta.

Primero, la pregunta la comenzamos a enfocar sobre la problemática y evidenciada, aquí se ha dado mucha claridad, es un proceso progresivo de inestabilidad en el kilómetro 58 en la vía Bogotá - Villavicencio, generando afectaciones en este corredor vial, sino también que se puede dar un represamiento en el río Negro a la altura del municipio de Guayabetal, como varios de los antecesores han presentado su ponencia.

Segundo, vale la pena este dato importante, las afectaciones probables sobre población del casco urbano del municipio de Guayabetal, es cerca de 2.473 personas, alrededor de 600 familias las que se pueden ver afectadas en caso de que tengamos una avenida torrencial.

Tercero, sabemos que permanentemente -como lo acabo de recibir en un video- tenemos caída de material inestable en las aguas del río Negro hacia aguas abajo, como bien también lo estaba diciendo el señor viceministro.

¿Qué acciones hemos adelantado Presidente? lo primero, la activación con orgullo de Colombia de nuestro Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres desde el día 23 de mayo del 2019 cuando el Viceministro nos alertó de manera inmediata, hemos tenido ya 10 reuniones del puesto de mando unificado, en ese puesto de mando unificado se interactúan absolutamente todas las entidades correspondientes con la participación de 28 entidades y resalto el trabajo de manera coordinada con el municipio de Guayabetal, con la gobernación de Cundinamarca y con todas las entidades que ahí han participado.

Segundo, se elaboró conjuntamente con las entidades operativas el plan de contingencia como preparación para dar una respuesta adecuada en caso de que se presente algo el municipio de Guayabetal, recordemos que nosotros tenemos tres escenarios que son diferentes; el primero, podría ser un movimiento de alrededor de 193.000 metros cúbicos; el segundo, de 1 millón 463.000 metros cúbicos; y el tercero, de 4 millones 100.000, según toda la información que nos dio la concesión y que con un estudio juicioso tienen esos datos, pero ya tenemos el plan de contingencia de preparación listo.

Y en tercer lugar, lo más importante hemos puesto en marcha ese plan de contingencia y hemos adelantado muchas reuniones con la comunidad, y ya tenemos 4 simulacros barriales, todo como medida de prevención antes de que se presente la situación.

Compromisos del Gobierno nacional, bien los decía el señor ministro encargado, el señor viceministro, más de 120.000 millones de pesos en los recursos que él previamente especificó y cómo son las obras que se hacen en cada una de las partes.

Veamos un poquito el seguimiento técnico que se ha hecho; primero, la implementación del sistema automatizado de monitoreo de la ladera con el radar por interfemeotría a cargo de la ANI, Coviandes, que inició desde el 7 de este mes; segundo, desarrollo de las obras primarias de descarse de la ladera que también se iniciaron; tercero, revisión del carácter técnico de los puntos inestables de la vía Bogotá -

Villavicencio, especialmente lo relacionado con el túnel 13 como bien la Senadora lo mencionaba en su intervención; cuarto, la articulación con Codensa para restablecer el servicio permanente del fluido eléctrico en el municipio de Guayabetal, todo eso es el resultado de los buenos resultados de los PMU que se han trabajado.

Yo resalto nuevamente el trabajo de los diferentes alcaldes, el señor alcalde de Villavicencio siempre ha estado pendiente, los diferentes alcaldes, la gobernación de Cundinamarca, y por supuesto la gobernación del Meta también. Lo más importante en nuestro concepto, el acompañamiento a la comunidad, salvar las vidas en caso de que se presente, algo de manera preventiva, mantenimiento de las medidas de prevención para la evacuación que sea necesaria, especialmente la vereda Susumuco y la negociación de los predios respectivos; garantizar la seguridad de los usuarios sobre el corredor vial; implementación de las facilidades en cuanto a la instalación de atenciones integrales, como baños públicos que se ha dicho aquí; una oportuna y precisión comunicados en los cierres viales que se está tramitando; y la sensibilización comunitaria que no es tan fácil, pero eso nos ha ayudado fortaleciendo los simulacros y las evacuaciones que ya se han podido realizar.

Estamos pendientes de los concejos municipales de que evalúen su situación para declarar la calamidad, la calamidad la declaran los municipios y los departamentos, el Concejo municipal de Guayabetal nos ha acompañado en todos los PMU y ellos tomarán la decisión en su momento declarar la sitoria de calamidad, lo mismo los departamentos, ellos están evaluando la situación, nosotros estamos esperando las decisiones que se tomen; y la coordinación a través de EPMU con las gobernaciones del corredor aéreo para el transporte de pacientes, en caso de que sea necesario, pero ya veíamos bien el informe del señor ministro, de 2 a 10 vías que se están trabajando en este momento, ese es el fortalecimiento del transporte aéreo y la coordinación de la información de parte intermunicipal.

Y algo muy importante, revisión de las medidas especiales para incentivar el turismo y la economía en la región afectada. Yo soy llanero de cierta manera, señor Presidente, porque quiero ese llano, qué se me hizo el Senador Robledo aquí, y usted lo conoce Senador, quiero esas tierras que eran de Guadalupe Salcedo, el hombre que cuidó este país en muchos momentos importantes y allá donde lagunazos y esteros, grandes ríos caudalosos y caños que causan miedo cuando se hayan

desbordados en esos tiempos de invierno, esa es la vida del llano y las afectaciones han sido siempre en las dos temporadas de invierno, esta primera temporada de invierno vale la pena que lo dejemos aquí Presidente, mire, tenemos una afectación en 30 de los 32 departamentos, del 1° de enero hasta el día de ayer a las 12 de la noche, 364 de los 1.100 municipios de Colombia han sido afectados, 621 eventos de los cuales 209 movimientos masa y 209 en inundaciones, tristemente 78, 85 colombianos han perdido la vida, 33 de ellos en el municipio de Rosas en el departamento del Cauca conocido por usted honorable Senador, o sea, que nosotros como Sistema Nacional de Gestión del Riesgo hacemos todo lo posible y todo lo que esté a nuestro alcance para unir a las diferentes entidades, y sobre todo lo que el Presidente Duque nos ha dictado, trabajar en las medidas de prevención antes de que sucedan las cosas.

Adicionalmente a los 10 PMU, también han habido unas comisiones técnicas importantes con participación de la concesionaria, con participación de las diferentes entidades del gobierno, y yo creo que esa es la manera como articuladamente el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Colombia, orgullo nacional le responde al país.

Yo acabo de llegar de Rusia a las 12:00 de la noche, y veíamos cómo allá conocen el sistema nacional y nos invitaron para saber cómo un sistema que es público, privado y comunitario, ante todo comunitario, les da respuesta a todos los colombianos en este maravilloso país que tenemos, pero con tantas afectaciones que hay.

Y señora Senadora, respecto al segundo punto del cuestionario que usted me envió para la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, le contesto puntualmente, dada las condiciones de amenaza identificadas por el concesionario y la ANI, e informadas por las entidades del sector transporte, no se evidencia el momento riesgo inminente para la población aledaña al corredor vial, y por lo tanto no se ha considerado por ahora la posibilidad de recurrir a una medida de recolocación en caso de que sea necesaria, obviamente esto se está monitoreando permanentemente, y si hay que tomar la medida pues inmediatamente estaremos actuando.

Con eso le doy una respuesta, Senadora, agradeciéndole a todos los Senadores la participación, y qué bueno Senador Londoño que usted haya mencionado que se tiene que trabajar más con el tema de cambio climático en los componentes que se tienen importantes en nuestro país, especialmente con esos planes de desarrollo municipales y todos los temas, porque es muy importante para Colombia

trabajar en el área del conocimiento y en el área de la gestión del riesgo. Señor presidente, muchísimas gracias, señora Senadora invitada y ponente de este debate, muchísimas gracias por la invitación.

- Seguidamente, el señor Presidente otorga el uso de la palabra al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Ricardo Lozano Picón quien expresa:

Senadora, mil gracias por esta invitación nuevamente, Senadores, Representantes que estuvieron también en esta jornada, que han estado en la jornada del día de hoy, pues quiero decirles que nosotros otra vez Senadora desde cuando llegamos hemos estado en la Orinoquia, hemos estado acompañándolas a ustedes permanentemente en esta contingencia, quiero decir, recordando precisamente las palabras que dijo el ministro encargado de transporte, desde agosto me acuerdo, a las primeras reuniones que se hicieron y que hicimos precisamente para entender mucho más de lo que estaba sucediendo pues con la carretera Bogotá - Villavicencio, y por no entender además por qué precisamente no se había incluido la preocupación y la dinámica propia de la montaña en estas concesiones, pero que por supuesto nuestra labor de prevención ha sido la principal inclusive actividad que nosotros hemos emprendido en Colombia frente a la recuperación real de lo que significa la política ambiental en Colombia, el ministerio de ambiente no es un ministerio de contingencias, y no puede convertirse en un Ministerio de Contingencias, y no podemos seguir en Colombia teniendo contingencias permanentemente, eso yo lo he dicho varias veces, y sobre todo aquí en la Comisión Quinta, que esa no es la política ambiental, la política ambiental es prevenir los efectos que puedan suceder frente a un aprovechamiento que se haga de los recursos naturales renovables, y a eso es lo que estamos empeñados con el gobierno y es lo que el Presidente Duque nos ha insistido una y otra vez, de volver a recuperar y otra vez encarrilar el desarrollo económico del país frente a la prevención, y eso es lo que significa las licencias ambientales, no, realmente el principal instrumento de prevención de un desastre, pues son las licencias ambientales, es el instrumento que se hace, no para otorgar solamente una licencia para que tenga vía libre el desarrollo de un proyecto, no, sino para evitar que se presenten por supuesto cualquier daño o cualquier efecto sobre el territorio, como la principal función de nuestra cartera; eso quiero recordarlo porque además el 4 de septiembre también nos reunimos precisamente en la oficina de la Ministra de Transporte y definimos esa mesa de trabajo intersectorial, apenas 20 días de

gobierno ya estábamos nosotros integrando a todos los actores también del territorio para afrontar esta problemática, con la ANI, con Invías, con la alcaldía de Villavicencio, etc., con todas las entidades, las corporaciones que estaban involucradas en este ejercicio y ahí nació esta mesa intersectorial de seguimiento frente a la problemática de la vía al llano, y ahí pues vienen todos los puestos de mando unificados y toda la estrategia del gobierno de manera integral, pero quiero decirle, la prevención es nuestra ruta y es nuestro trabajo en el que estamos empeñados, y es lo que estamos resaltando en nuestro ejercicio actualmente, y es no seguir atendiendo contingencias, seguir de manera reactiva, como nos ha venido pasando desde cuando llegamos al gobierno, y es que ustedes ven que desde los territorios, nosotros ya no estamos en Bogotá, nosotros estamos desde los territorios, permanentemente, todos los días estamos allá, usted lo puede comprobar y ustedes lo saben, nosotros estamos permanentemente en una vereda atendiendo una problemática, con un alcalde atendiendo su necesidad, con un gobernador atendiendo realmente los problemas, y en este caso nuestra prioridad precisamente es el Meta frente a la conectividad, y no somos ajenos a ellos;

eso es fundamental decirlo, pero también el ejercicio nuestro no solamente de prevención queda allí, sino también el de licencias ambientales y por eso ahora después de mi intervención viene el director de la ANLA, en las que nos va a contar precisamente qué ha pasado con esas licencias ambientales que se otorgaron en el pasado y que hoy día tenemos un plan de manejo ambiental en cada una de ellas y de seguimiento, que inclusive ya existen cuatro procesos también sancionatorios, en el que él nos puede dar más claridad acerca del tema y por qué se han presentado precisamente esos procesos; pero también fundamental hablar y contar sobre el estado de las compensaciones, también Senadora, que usted también varias veces nos ha hablado del tema y es qué tan efectivas son las compensaciones que también se exigen cuando se otorga una licencia ambiental, precisamente para la restauración o la protección o la prevención de la -en este caso- estabilización de taludes.

Entonces, rápidamente decir que en ese marco de trabajo por supuesto hemos estado haciendo seguimiento a cada una de las actuaciones, no solamente los deslizamientos que ustedes han presentado en los diferentes tramos, sino también la visión integral y el ejercicio de trabajo conjunto también con el Servicio Geológico Colombiano, y ahí nace algo importante senadora dentro de las

preguntas que se nos hacían, y lo dijo el doctor Gonzáles, y es cómo este seguimiento del riesgo, del ejercicio, no es de prevención del riesgo, pues usted también lo nombró Senadora y creo que fue una de sus principales conclusiones, es, cómo ya se elevó a grado 5, y eso fue en el día de ayer, y nosotros precisamente desde el Ministerio de Ambiente lo que hacemos es que ya ante esa información la recomendación es seguir incrementando todas las medidas de prevención, porque en esas prioridades de las que se han hablado en el día de hoy, pues es la vida precisamente de nosotros, de los colombianos y de las personas en Guayabetal, de los habitantes de Guayabetal que están allí inminentemente expuestos y vulnerables a cualquier dinámica que presente precisamente la montaña, esa es como el orden ahora de actuación del Gobierno nacional.

Primero, estamos ante una contingencia como ya lo dijo el Ministro de Transporte, estamos ante una situación que no debe ser subestimada, sino lo contrario, que cualquier actuación que se haga frente a la vía, tiene que ser una actuación seria, una actuación muy responsable, de que las acciones que se hagan y la plata que se invierta pues de verdad venga a solucionar el problema de la carretera, porque esa es otra de las políticas de la ministra, y es que lo que dijimos y es, inclusive creamos una agenda conjunta entre el Ministerio de Transporte, Infraestructura y nosotros del ministerio, donde nos sentamos de manera inicial, ya solamente con la idea del proyecto y es mirar también la viabilidad de prevención del riesgo, Senadora, para que no tengamos estos dolores de cabeza cuando se implementan los proyectos, es algo nuevo que nació a partir de los errores cometidos o de las lecciones aprendidas de esta carretera, y es que desde manera inicial se nos presenten a nosotros también precisamente cuáles serían esas ideas, o cuáles son esos proyectos para que desde anticipación, la ANLA, aquí está el director de la ANLA que rápidamente nos puede contar, el Estado también decir, cuál es el riesgo que pueda existir por las condiciones geológicas, por supuesto que sí, estamos hablando de un macizo qué es altamente fracturado, de unas rocas que por supuesto son altamente vulnerables a la actuación y antrópicas de las actuaciones del hombre, o de antrópicas cómo se les llama, y que además desde el plan de manejo ambiental que es impuesto, y que le hace seguimiento el director del ANLA, o la dirección del ANLA, pues por supuesto tiene que cumplir con una cantidad de requerimientos frente precisamente a esa vulnerabilidad que también tiene la roca frente a cualquier actuación que se haga de aprovechamiento, o solamente el hecho de

intervenirla, eso es lo que realmente el ANLA está haciendo en el día de hoy, y como dije, va amarrado además de las compensaciones, que están muy relacionadas también con la adquisición de predios, precisamente para evitar también los deslizamientos, o evitar cualquier circunstancia que se presente allí, y que exponga la vida de las personas.

Ese es el punto prioritario, la atención y la crisis humanitaria como lo ha dicho el Presidente de la República, yo solamente estoy repasando estas prioridades que el Presidente nos ha insistido permanentemente, no solamente aquí, sino como lo dije, la atención que estamos teniendo en todos los territorios frente a esta problemática que se nos está evidenciando permanentemente en los diferentes puntos de Colombia, y por supuesto todo lo que tiene que ver también, cómo nosotros también con el Servicio Geológico Colombiano incrementamos los análisis también de la dinámica y movimiento del macizo, que como ya lo dijo el doctor González, pues ya se instaló el radar y a partir de ese radar, que precisamente hace seguimiento y monitoreo de la dinámica geológica del territorio, es que ayer en el puesto de mando unificado se elevó el riesgo precisamente y nosotros en ese sentido es que tenemos que actuar e incrementar de todas maneras las acciones nosotros, para evitar que la población siga siendo expuesta a esta dinámica, que como ya lo dijo el viceministro, es bastante seria y tiene una situación crítica muy alta.

Y todo el componente también que tenemos en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, es el de investigaciones, y es precisamente revisar cuáles, cómo se relaciona lo uno con lo otro, cómo se están relacionando todos estos tramos y todas esas solicitudes de licencias que se hacen y que hoy día se están interviniendo con la dinámica y con la presencia de estos desastres en este territorio.

Eso es lo que quería decir principalmente de las actuaciones que estamos teniendo como ministerio, no somos ajenos, lo contrario, a pesar de que nuestra política es de prevención, estamos atendiendo las contingencias, y de manera organizada y planificada con todas las entidades que pertenecen, o que están involucradas en estos territorios, algo nuevo que antes no existía, y era que no teníamos los puestos de mando unificado, inclusive diarios, este puesto de mando unificado está activo, es permanente, en el día de hoy otra vez tenemos puesto de mando unificado, mañana también porque obviamente así lo amerita también la dinámica del territorio y la dinámica del evento que está sucediendo allí, precisamente en la vía al llano.

Yo creo que en general alcancé como a recoger principalmente las conclusiones que también se dijeron por parte del puesto de mando unificado de 6 de junio por parte del Presidente de la República, pero por supuesto también está relacionado con la disposición de recursos que ya nos lo dijo el Ministro de Transporte, que son recursos adicionales a los que nos corresponde a nosotros por supuesto preservar la vida de los colombianos y reducir los riesgos y reducir las vulnerabilidades ante el aprovechamiento que se hace de los recursos naturales renovables, especialmente en lo que tiene que ver con estas zonas de alta vulnerabilidad. Entonces, rápidamente le doy la palabra al Director de la ANLA, para que nos cuente el seguimiento que se está haciendo en las licencias ambientales.

- Seguidamente el señor Presidente otorga el uso de la palabra al doctor Carlos Alonso Rodríguez Pardo, Director encargado de la ANLA quien manifiesta:

Básicamente para contarles un poco el actuar de la ANLA en la construcción de la doble calzada, arrancar por decir que actualmente existen tres licencias ambientales, del año 2010 y 2015, a nombre de Coviandina y Coviandes, dentro del marco de las funciones de la autoridad, tenemos que hacer el seguimiento y control del cumplimiento de la normatividad ambiental en la fase de construcción, en este caso de la doble calzada.

Aquí es importante mencionar lo siguiente, y es, en el último año hemos realizado 15 seguimientos, 13 de los cuales están asociados al cumplimiento de la normatividad ambiental, sin embargo el último mes, asociado a lo que ha ocurrido en el kilómetro 58 y 64, mayo puntualmente, hemos realizado dos seguimientos asociados a la contingencia. Es importante mencionar que es obligación en este caso del concesionario, informar a la autoridad cuando ocurre una contingencia en las 24 horas siguientes a que esta ocurre, de manera tal que como Estado, como ministerio y como autoridad, podemos reaccionar y enviar a nuestros equipos, si así lo consideramos, para verificar básicamente que las medidas de manejo ambiental, asociadas a aquellos impactos que se pueden desencadenar asociados a la contingencia, puedan ser verificados y es lo que efectivamente estamos haciendo.

Entendiendo la premura de lo que está ocurriendo en la vía al Llano, estos últimos 2 seguimientos serán citados a oralidad a la empresa, para que en el marco de una audiencia puntual durante el mes de junio, la empresa explique cuáles han sido las medidas que ha venido implementando para poder mitigar los riesgos que identificó inicialmente como bien lo

decía el ministro en el marco de la licencia y con una visión preventiva, de lo que podría ser un riesgo de derrumbe, que si bien está contemplado y tiene una ficha de manejo, tiene también unas medidas que la empresa tiene como obligación contemplar y que nosotros como autoridad tenemos función hacer el respectivo seguimiento.

La empresa hoy -como lo decía el ministro- tiene ya unos procesos sancionatorios, uno de ellos asociado precisamente a una contingencia que ocurrió hace un año y que no fue informada de la manera adecuada y en el tiempo pertinente, pero también asociada a obras que se han venido ejecutando como campamentos sin el debido permiso, o algunas incumplimiento también asociados a temas de las captaciones de agua, eso es lo que nos impulsa a nosotros como autoridad, es a que el seguimiento sea mucho más permanente, y por lo mismo es que hemos cambiado nuestra estrategia de seguimiento contestando un poco al cuestionario que nos fue enviado, dándole la vuelta al seguimiento solamente visitas y documental, sino implementando estrategias de seguimiento documental espacial, y como lo mencioné hace un momento a través de la oralidad.

En términos puntuales en los que tiene que ver con la compensación, que también era un tema que nos preguntaban, la empresa tuvo aprobación a Coviandina en este caso, tuvo una aprobación del plan de compensaciones sin líneas específicas, sin embargo el año pasado en el último seguimiento, la autoridad le aprobó la compra de 888 hectáreas para predios en temas de compensación, lo que vimos en el último seguimiento es que la empresa aún no ha cumplido con esta tarea, esto lo que quiere decir, es que nuestro grupo de compensaciones 1% está verificando precisamente en este momento la información del expediente para poder verificar en el marco de lo que significa la variabilidad climática en lo que, la importancia de la compensación precisamente en esta cuenca, para evitar el riesgo y para minimizar el riesgo de derrumbes, que la empresa está precisamente cumpliendo con sus obligaciones.

Finalmente simplemente mencionar, que en el marco del plan de manejo existen hoy medidas adicionales tendientes a la morfología al manejo de aguas que nos permitan minimizar los riesgos, pero lo que ya estamos como autoridad incluyendo en este momento a raíz de los últimos seguimientos, es como bien lo decía el director de Gestión del Riesgo y el ministro, en la medida que tengamos información pertinente y oportuna para hacer mucho más preventivos, en este caso un monitoreo de lo

que está ocurriendo con las laderas, con el túnel, movimientos en masa, poder reaccionar de una manera más eficiente, en ese sentido las medidas que estamos incluyendo tiene que ver precisamente con incrementar ese monitoreo, para que el seguimiento sea mucho más permanente y que podamos ejecutar nuestra función en el marco de la contingencia en la cual nos encontramos el día de hoy.

- El señor Presidente otorga el uso de la palabra al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Louis Francois Kleyn quien manifiesta:

Lo primero, yo creo que, bueno, yo creo que el Ministro de Transporte encargado, como a él le gusta aclarar, yo creo que él ya dio una información muy, muy pertinente y muy clara de lo que se ha hecho, de lo que ha pasado y de dónde viene esta concesión y lo que hemos estado tratando de hacer y haciendo durante este gobierno.

Pero entonces, yo quiero agradecer profundamente a la Senadora Maritza Martínez por haber convocado está muy importante reunión, yo creo que estas reuniones son de máxima utilidad para que todos trabajemos con un fin común, para que revisemos, nos comuniquemos, nos informemos y quiero darle las gracias también a todos los miembros de la Comisión que han participado, y a todos los demás expositores que han traído ideas, razonamientos, argumentos, propuestas, críticas, todas muy bienvenidas y que yo creo que van a redundar en un mejoramiento de la gestión y un mejoramiento de lo que estamos haciendo. Estamos tomando atenta nota de absolutamente todo lo que han dicho, quiero agregar también la importantísima participación de los alcaldes de la zona, con quien tratamos de estar en muy, muy cercano, muy cercana relación.

Yo quería agregar solo una un par de cositas, y es que esta es una vía monumental, o sea, esto es una vía, es doble calzada Bogotá - Villavicencio, la primera pues sale en doble calzada de Bogotá, rápidamente sí tiene una sola, aunque en muy buenas condiciones hasta... bueno, ya casi hasta Cáqueza, y luego de Cáqueza pues vamos a tener doble calzada permanentes hasta Villavicencio, con unos excelentes acabados, viaductos, túneles, etc., y unas especificaciones magníficas. La vía seguramente ha tenido ya 4 billones de inversión en Capex, la última concesión incluye un Capex de 2.5 billones de pesos, y ya se han ejecutado un 50% de este Capex, o sea, esto es una construcción que, excepto pues por las situaciones que estamos viviendo va avanzando muy bien y con mucha agresividad, con mucha maquinaria, muchos trabajadores y realmente en lo

que tiene que ver con la ejecución de la obra, con mucho profesionalismo.

Es importante tener en consideración que el tráfico de esta vía ha pasado de aproximadamente 1 millón de vehículos hace 15 años, a 4.5 millones en los años anteriores, ha disminuido en los últimos dos años realmente por las situaciones tan complicadas que se han presentado, pero estamos hablando de una vía que tiene una capacidad de más de 4.5 millones de vehículos anuales, o sea, es una vía de una capacidad muy diferente a la que teníamos en los años 90.

Sobre las vías alternativas o las vías alternas, claramente son muy complejas, nosotros tenemos la concesión del Sisga, es una concesión que está avanzando también bastante bien, tiene un aproximado de un 25, 30% de avance a la fecha, y es una vía que en lo que tiene que ver con el recorrido de la Sabana de Bogotá hasta el Sisga, y lo que tiene que ver de la llegada de los llanos hacia Yopal, o hacia Villavicencio, muy buenas especificaciones, y realmente la vía en la parte montañosa, la parte que cruza que cruza la Cordillera Oriental, es una vía que ahora está en condiciones bastante satisfactorias y que realmente se puede utilizar, por supuesto entendemos que no es lo más conveniente, pero queremos llamar la atención en que es algo que se puede hacer.

Ahora, con respecto al kilómetro 58, estamos pues conscientes de lo infortunado que es este suceso, y queremos advertir que como dijo, como bien dijo el Ministro de Transporte, ya desde el año pasado cuando entró esta administración se empezó a atacar en particular ese kilómetro 58, en los otros puntos más críticos de la zona se hicieron intervenciones en el verano del año pasado y realmente desde el año pasado también se ha trabajado sobre el kilómetro 58, nosotros calculamos que ya se han invertidos unos 30.000 millones de pesos en aliviar esta montaña, y por supuesto tenemos los otros 120.000 millones de pesos programados para invertir, para un total de 150.000 millones de pesos, que creemos serán suficientes para aliviar la montaña, pero el plan ha estado en ejecución desde antes de que se presentarán las situaciones más difíciles, tratando de canalizar las aguas desde arriba, tratando de hacer pozos para extraer el agua, hacer canalizaciones, poner cemento en las grietas y poner equipos para monitorear lo que está sucediendo con la montaña.

Entonces, realmente el esfuerzo que está haciendo sobre esto es un esfuerzo muy grande, y yo creo que hay una conciencia de todos los que estamos participando, de que no es un momento de empezarnos a recriminar de quién tiene la culpa, de

qué pasó acá, sino tratar de salir adelante de esta situación que es tan compleja.

Tenemos un plan de acción en ejecución, y realmente el apoyo pues del gobierno central, del Ministerio de Hacienda y por supuesto en cabeza del Presidente de la República, ha sido un apoyo magnífico, un apoyo certero y rápido, y pues gracias a Dios hasta la fecha estamos pudiendo aguantar esta situación y superarla de forma satisfactoria.

- Con la venia del señor Presidente, el Senador Carlos Felipe Mejía Mejía interviene:

Yo tengo muy pocas cosas que agregar, pero sí decirle a la Senadora Maritza Martínez que en buena hora programa ella este debate de control político sobre la problemática que hay en la vía al Llano, recordemos que hace escasos seis días, siete días, usted pidió que se hiciera este debate y aquí no hubo ningún Congresista que no estuviera de acuerdo en que se le diera prioridad a este problema tan serio, que es el problema de la vía al Llano y por la circunstancia por la que están atravesando los llaneros en este momento, toda la solidaridad nuestra con estas dificultades, y por supuesto todo el apoyo a usted, Senadora Maritza Martínez.

Yo creo que el gobierno aquí ha hecho una presencia masiva hoy, donde una problemática de estas está en cabeza del Ministerio de Transporte, aquí está el Ministro de Transporte encargado con todo el equipo, está el director de Inviás, está el director de la Agencia Nacional de Infraestructura, está el Vicepresidente de la ANI, está el Ministro de Ambiente, yo creo que todos poniendo la cara a esta gran emergencia, yo solo quisiera como a modo de reflexión dos cosas Senadora Maritza, será que una montaña como la que atraviesa, ya le voy a hablar de eso -con eso termino- me parece muy importante, no, es para para destacar, porque nos están viendo los colombianos, la importancia que para el Gobierno nacional tiene este problema de la vía al Llano, tanto que el Presidente la República ya estuvo en la zona, hizo allá un, bueno, yo no sé cómo se llama, pero en todo caso una reunión muy importante con toda la gente que tenía que estar para poder contarle a los llaneros que estaba pensando él de lo que debía hacer el gobierno, pero es evidente por lo que dice el ministro encargado, que creo que, con total claridad entre otras cosas porque es llanero como usted, Senadora Maritza, y conoce también esta problemática, nos dan a nosotros mucha claridad, pero solo quisiera hacer dos observaciones, lo dijo el ministro encargado, cuando llegaron ellos al gobierno, la vía alterna que, uno sin conocer esto, pero por lo que oye, yo siempre he creído que el Congreso es una gran universidad

sobre este país, uno aprende muchísimo, decía él que estaba completamente abandonada la vía alterna, está haciendo este gobierno un gran esfuerzo por habilitar esa vía y aquí nos decía el doctor Klein que iba ya en un 30% y han, digamos que los recursos son cuantiosísimos, con las limitaciones presupuestales que hay están haciendo un gran esfuerzo por sacar adelante, pero la reflexión sería como está, yo no sé si esto que es una concesión del año 94, uno mirándolo desde hoy y esto el Ministro de Ambiente seguramente conoce mucho más que yo, pero una cosa de sentido común, será que con 4.000 milímetros que llueve en la zona al año y las condiciones geológicas de esa montaña, no será que tenemos un problema permanente y habrá que tomarnos mucho más en serio lo de las vías alternas, porque es evidente que la importancia del Llano es fundamental para el país y habrá que darle todas las herramientas al llano para que pueda tener una salida a Bogotá.

Y le decía yo al Senador García Realpe ahorita que hablando yo aquí del gobierno, porque cualquiera dirá, bueno, y este por qué está defendiendo el gobierno, no, pues es que es mi gobierno, es el gobierno del Centro Democrático y lo defiende con mucho orgullo, y entonces como yo soy del gobierno a mí me escriben los ministros, entonces cómo le parece Senador, no, los ministros no, una... voy a contarle esto, Senador García Realpe, me escribe la doctora Laura Castañeda del Ministerio de Hacienda, usted sabe muy bien quién es, es la mano derecha del Ministro Carrasquilla, y me dice, Senador, le quería pedir el favor que hablara de por qué está ausente el Ministro Carrasquilla en la Comisión, entonces lo voy a transmitir, hace 6 días se programó este debate y el ministro no pudo mover una reunión que tenía hoy con MUDIS, y como él entendía que aquí estaban todos los ministros y que esto está en cabeza del Ministro de Transporte pues digamos que a él no le pareció tan grave, sin embargo dice él, que para cualquier cosa, aunque el Presidente ya dijo que hablaba la doctora Maritza, citante de este debate, pero que de todas maneras a pesar de la cantidad de representantes de altísimo rango del Gobierno nacional que está aquí, está el Coordinador de Infraestructura de la Dirección de Presupuesto, por si es que quisiéramos nosotros oírlo a él directamente como encargado de hacienda, pero dice la doctora Laura que esto está en cabeza del señor Ministro de Transporte, de la Ministra de Transporte, y aquí está el Ministro de Transporte encargado, haciendo claridad de por qué no pudo venir el señor Ministro de Hacienda, le hago esa

claridad aquí públicamente con esta comunicación que me envía la doctora Laura.

Agradecerle doctora Maritza, a usted señor presidente y por supuesto a todos los miembros de la Comisión, y a los miembros del gobierno por este importantísimo debate, donde todos nos solidarizamos con estas dificultades enormes que sufren hoy los llaneros por cuenta de las dificultades que hay de movilidad entre Bogotá y Villavicencio.

- Para cerrar el debate, el señor Presidente concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, citante del mismo quien expresa:

Ministro, me excuso por no haber mencionado aspectos de la respuesta del Ministerio de Transporte, lo que pasa es que llegaron cuando yo ya me dirigía hacia el debate, pero le agradezco que las haya remitido.

Acá la gran conclusión es que la crisis afecta a una región y afecta a todo el país, y debe quedar clara la idea que no vamos a permitir negocios con la crisis o con la tragedia de los llaneros, no vamos a permitir más abusos, efectivamente hay una autorregulación de las tarifas por parte de las empresas aéreas, pero cuando esa autorregulación se convierte en abuso, cuando va más allá de las posibilidades que deberían tener en cuenta para fijar la estructura de la tarifa, es un momento para que intervenga el Gobierno nacional, yo le pido nuevamente al director de la Aeronáutica y al Ministro de Transporte, que adopten medidas frente a lo que viene ocurriendo en materia de tarifas abusivas por parte de las aerolíneas que hacen presencia en la región de la Orinoquia, en este momento específicamente, que están haciendo la ruta Bogotá-Villavicencio.

En segundo lugar, creo que es muy claro en este debate ya, que esta es una vía nacional y que los recursos hay que buscarlos en la nación, no en los departamentos por muy afectados que estemos, esto es competencia de la nación.

Tercero, yo estaba leyendo en estos días y ayer específicamente ya salió la publicación de que el Ministro de Hacienda contrató a una firma que se va a encargar como de la estructuración de la venta del 51% de sus acciones en ISA, y allí decía, allí se mencionaba que una parte de esos recursos van a ir a respaldar proyectos de infraestructura vial, una solicitud específica, que quede la vía Bogotá-Villavicencio porque aún quedan recursos pendientes.

La otra conclusión, yo les mencionaba y, Senador Mejía, no sé si estaba presente, no lo recuerdo, que esta Comisión ha sido generosa porque nos cedió

un espacio entendiendo la emergencia, la tragedia, la crisis que estábamos viviendo, y que hemos hecho 8 debates, este es el octavo, pero vean que de cada debate surge algo importante, hoy hemos escuchado al señor Viceministro de Transporte y se lo agradecemos, doctor Gutiérrez, que usted ha dicho que hay 250.000 millones que van a salir de los recursos de vigencias futuras no ejecutados de otros proyectos 4G, que vienen con muy corto alcance de ejecución, eso, esas son las soluciones que requerimos, es decir, 250.000 millones que ya se van a garantizar, a usted Representante Jaime Rodríguez que le gusta hacer seguimiento a los compromisos de los gobiernos, 250.000 millones es un gran avance, que se suma a otros esfuerzos que se han hecho, muy importante y lo aplaudo y sé que en los debates se logran soluciones, se logran encontrar puntos de confluencia, de opiniones que lleven a soluciones definitivas, eso lo aplaudo, lo agradezco y estamos atentos entonces a ver si a través de los recursos, que veo que es una decisión ya del gobierno la venta de ISA, se generen para vías, entonces tener en cuenta a la región.

Y en cuanto a la presencia del Ministro de Hacienda, claro que era importante, porque aunque es un tema de transporte, como en otras ocasiones ha sido un tema agricultura, o temas de crisis ambientales, hoy era un tema de una vía que requiere recursos nacionales, y que el único que está en capacidad de comprometerlos es el Ministro de Hacienda, yo por eso sí quiero insistir en la petición que hice al inicio, de que sea reportado ante la Procuraduría General de la Nación, la permanente conducta omisiva del Ministro de Hacienda de hacer presencia en esta Comisión, porque eso afecta el desarrollo y el resultado de los debates que en el ejercicio de las funciones de control político nos corresponde a los Congresistas.

Y termino diciendo, yo no sé qué nivel de tranquilidad le genere a los habitantes de la Orinoquia colombiana, pues apenas nos levantamos de este debate, porque lo cierto es que quedan anuncios importantes, avances en materia de compromiso presupuestal, pero la vía está cerrada y va a seguir cerrada, y va a seguir con problemas, y tenemos que encontrar la forma de compensar a los sectores productivos, porque ellos son los que mueven la economía regional, entonces yo creo que es hora de avanzar en el reconocimiento de compensaciones, porque cuando se trata de fallas de servicio se activa la responsabilidad del Estado, y eso es una regla que permanentemente se resuelve ante la jurisdicción contencioso-administrativa, y creo yo que es hora de empezar a evaluar para que se le responda a la


economía regional por todas estas dificultades. Nuevamente muchas gracias, y seguiremos haciéndole monitoreo, control, a todos los temas de la vía, muchas gracias a los representantes del gobierno.

Siendo la 01:56 p. m., el señor Presidente agradece a todos los invitados, participantes, citados y convocantes de este debate; y envía un mensaje de condolencias y un abrazo fraterno a las familias de las personas fallecidas en el deslizamiento en Pereira, otras víctimas más del clima que se tiene

en este momento. Levanta la sesión y convoca para el siguiente día 12 de junio de 2019, a las 10:00 de la mañana.

José David Name Cardozo
Presidente

Didier Lobo Chinchilla
Vicepresidente



Dely Hoyos Abad
Secretaria General