



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° 1229

Bogotá, D. C., lunes, 16 de diciembre de 2019

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN LEGAL DE CUENTAS

ACTA NÚMERO 22 DE 2019

(octubre 1º)

En la ciudad de Bogotá, siendo las 7:55 de la mañana del día martes 1º de octubre de 2019, se reunieron en el recinto de sesiones de la Comisión Legal de Cuentas de la honorable Cámara de Representantes, los integrantes de esta Célula Congresional, bajo la Presidencia del honorable Representante *Álvaro Henry Monedero Rivera*:

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Muy buenos días, a los miembros de la Comisión Legal de Cuentas y a los invitados que nos acompañan el día de hoy. Señor Secretario sírvase llamar a lista para verificar el quórum.

Hace uso de la palabra el señor Secretario, doctor Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón:

Sí señor Presidente, buenos días para todos.

Arias Falla Jennifer Kristin

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Hernández Casas José Élver

Miranda Peña Katherine

Monedero Rivera Álvaro Henry

Muñoz Cerón Faber Alberto

Osorio Jiménez Diego Javier

Patiño Amariles Diego

Vergara Sierra Héctor Javier

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Al llamado a lista respondieron los honorables Representantes:

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Hernández Casas José Élver

Monedero Rivera Álvaro Henry

Muñoz Cerón Faber Alberto

Osorio Jiménez Diego Javier

Vergara Sierra Héctor Javier.

Señor Presidente registramos quórum decisorio, con seis (6) honorables Representantes, en el transcurso de la sesión se hicieron presentes las honorables Representantes, Jennifer Kristin Arias Falla y Martha Patricia Villalba Hodwalker.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Sírvase leer el Orden del Día, para ponerlo en consideración.

Hace uso de la palabra el señor Secretario, doctor Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón:

Sí señor Presidente,

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN LEGAL DE CUENTAS

Legislatura 20 de julio de 2019 al 20 de junio de 2020

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

ORDEN DEL DÍA

Sesión ordinaria del día martes 1º de octubre de 2019

Hora: 7:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Debate de Control Político

De conformidad con los artículos 114, 208 de la Constitución Política 233 y 310 de la Ley 5ª de

1992 “Orgánica del Reglamento del Congreso” y la proposición número 009 del 23 de julio de 2019, cítense a la Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*; al Director del Instituto Nacional de Vías (Invias), doctor *Juan Esteban Gil Echavarría* y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Louis Kleyn López*: “Para que brinden las explicaciones en materia presupuestal (Cuenta General del Presupuesto y del Tesoro) y Contable (Auditoría del Balance de la Nación) formuladas por la Contraloría General de la República y las observaciones formuladas por la Comisión Legal de Cuentas a la información enviada por su entidad en materia presupuestal, contable, administrativa, control interno contable, dictámenes de los revisores fiscales y cumplimiento de los planes de mejoramiento para la vigencia fiscal 2018”.

Invitados: Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera*; Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte*; Procurador General de la Nación, doctor *Fernando Carrillo Flórez*; Contador General de la Nación, doctor *Pedro Luis Bohórquez Ramírez*; al Auditor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra* y al Director General del Presupuesto, doctor *Fernando Jiménez Rodríguez*.

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Álvaro H. Monedero Rivera.

La Vicepresidenta,

Martha P. Villalba Hodwalker.

El Secretario General,

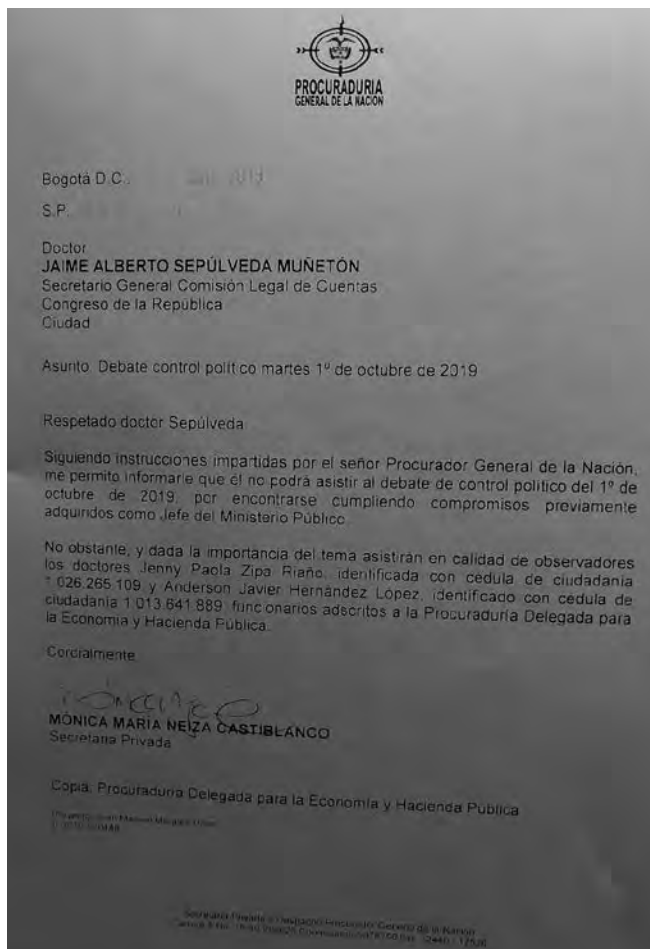
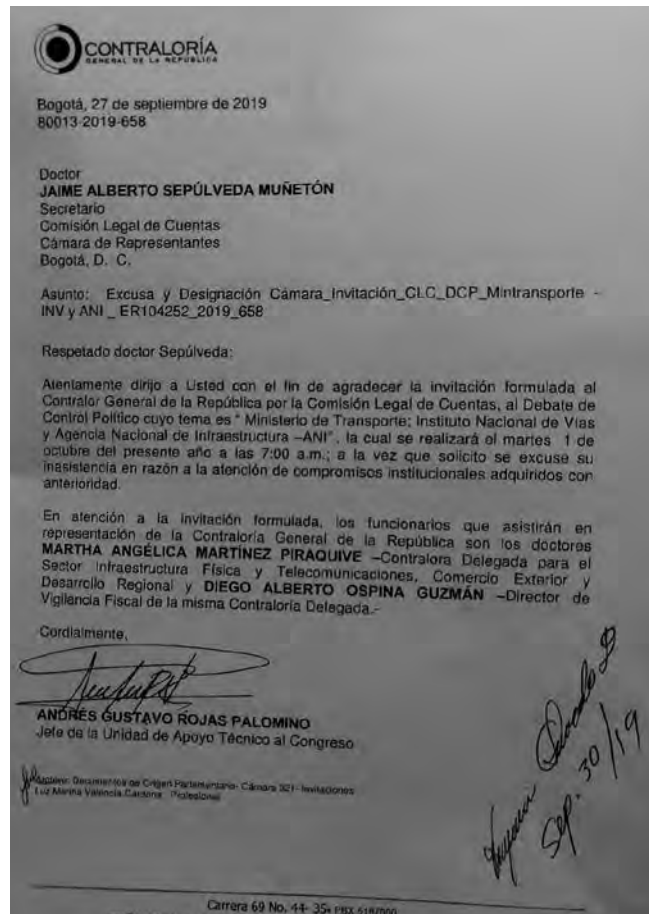
Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

En consideración el Orden del Día, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada ¿Aprueban el Orden del Día, los honorables Representantes?

Hace uso de la palabra el señor Secretario, doctor Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón:

Ha sido aprobado el Orden del Día, señor Presidente le informo lo siguiente; en el momento nos acompaña el doctor Louis Kleyn López, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), nos acompaña la doctora Gloria Elvira Cortés Caicedo, Secretaria General del Ministerio de Transporte; me informan que el Director de Inviás en este momento hace su ingreso y registramos la presencia de la doctora Jennifer Arias. Señor Presidente puede darle curso al debate del día de hoy teniendo en cuenta que hasta el momento solamente se encuentra el doctor Louis Kleyn López, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).



Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Doctor Kleyn lo invito para que nos acompañe en la mesa principal e iniciamos con su exposición ¿Alguno de los Congresistas quiere intervenir o posterior a la intervención del doctor Kleyn? Doctor Faber Muñoz tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Gracias señor Presidente, quiero solicitar un favor especial; que el Gobierno nacional se concentre en lo que exigimos en la citación, que es fruto de discusiones previas que se han dado en esta Comisión, luego de conocer el informe de Auditoría para que no nos vayamos por las ramas que es lo que siempre sucede, en la presentación nos dibujen algo que al final termina contradiciendo lo que hemos solicitado, que se exponga en el debate en la Comisión Legal de Cuentas y que nos dé la oportunidad de intervenir después de forma profunda porque tenemos varias inquietudes al respecto.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Serán tenidas en cuenta sus recomendaciones señor Representante, tiene el uso de la palabra, doctor Kleyn, para que inicie el debate y después de su presentación escucharemos la intervención del doctor Juan Esteban Gil, Director de Inviás, que ya se encuentra ingresando, la señora Ministra de Transporte desde hace una semana nos expresó que era imposible su asistencia al debate, por estar fuera del país, que llega después del media día, aceptamos llevar a cabo la sesión sin ella porque no se podía aplazar y para ello se encuentra presente la señora Secretaria General del Ministerio de Transporte, que estará atenta a cualquier inquietud que ustedes planteen, le damos la bienvenida al doctor Jaime Escobar, Auditor General de la Nación, encargado en este momento; tiene el uso de la palabra doctor Kleyn.

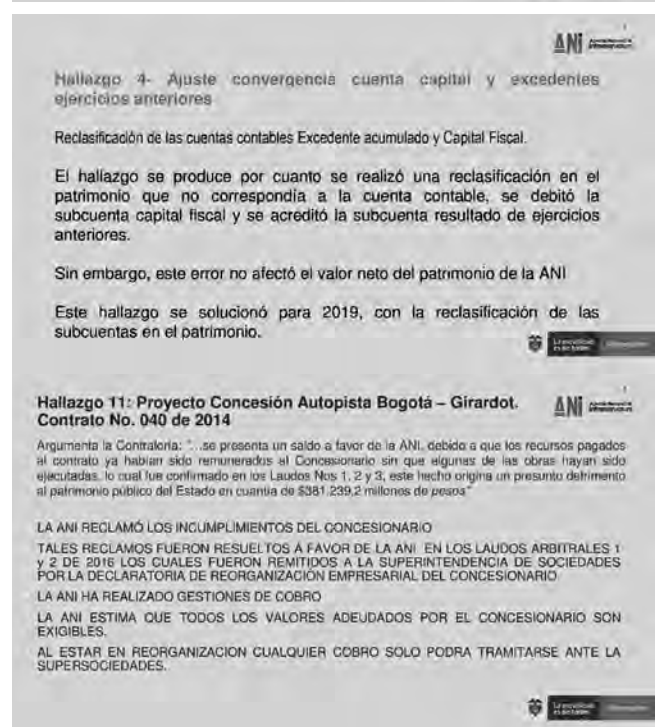
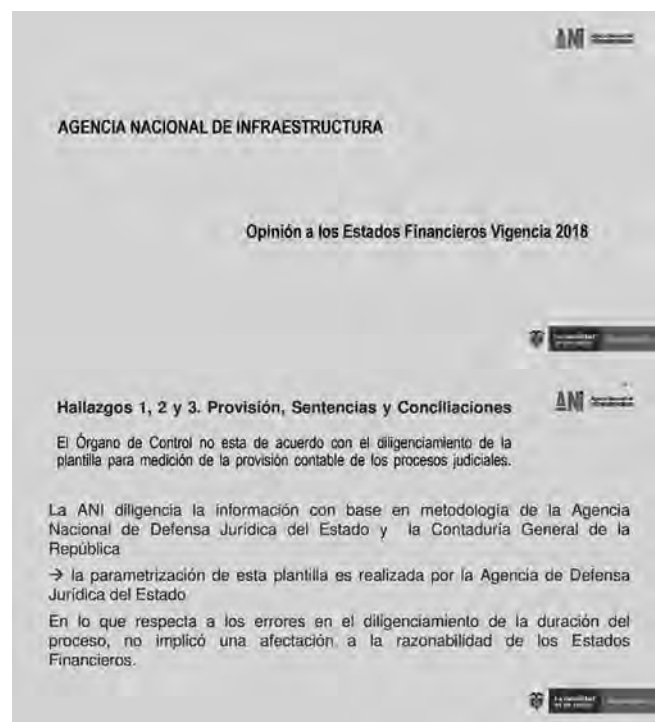
Hace uso de la palabra el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Louis François Kleyn López:

Muchas gracias por esta invitación, gracias por la oportunidad de explicar nuestros estados financieros, realizamos una presentación, tengo aquí a la Gerente de contabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para que complementé mis explicaciones, lo primero es; la provisión de sentencias y conciliaciones, nos sostenemos en que estamos usando la metodología adecuada, que es aprobada por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y por la Contaduría General de la Nación, pensamos que lo que hemos hecho está correcto y de la forma en que estamos llevando la contabilidad con respecto al diligenciamiento de la plantilla es correcto, sobre la rectificación de las cuentas de contables excedente, este hallazgo se solucionó para el 2019, fue una simple reclasificación dentro de la cuenta de patrimonio y el valor neto del patrimonio de la ANI, no se vio afectado, sin embargo lo solucionamos para que haya una convergencia con lo que opinó la Contraloría General de la República.

Sobre el proyecto de concesión Autopista Bogotá-Girardot, que es una concesión antigua, es cierto que hubo pagos a un concesionario anterior, esos pagos se han reclamado, el concesionario incumplió y nosotros seguimos en proceso jurídico y una gestión de cobro intensa, para tratar de recuperar estos dineros que son 381 millones de pesos, de nuevo la Gerente de contabilidad ahondará en este tema; con respecto a los hallazgos 13 y 14 de cómo

estamos contabilizando y clasificando los bienes de uso público en construcción, aclaramos lo más importante porque este tema es bien complejo y es que la Contaduría General de la Nación le otorgó un plazo de 4 años a la ANI y este plazo se vence en diciembre de 2022, nos parece que es un tema de crucial importancia y lo estamos trabajando.

Con respecto a los hallazgos en materia presupuestal efectivamente tuvimos una disminución en los gastos con respecto a los presupuestados de 1.184 millones, fue el año pasado y bajo la directiva presidencial de austeridad, por eso no nos apropiamos lo que teníamos presupuestado, la idea era ahorrar algún dinero y fue lo que hicimos, el rezago presupuestal constituido está acorde a las normas y el monto es coherente; es lo importante en tema presupuestal, vamos a dejar que la Gerente de contabilidad profundice en los temas que ya he presentado.



Hallazgo 13 y 14 – Bienes de uso público en construcción – concesiones presentó incertidumbre.

El Órgano de Control objetó las cifras reportadas en el modelo de reconocimiento contable para los contratos de concesión "Armenia- Pereira – Manzales" y "Ruta del Sol III".

Bajo el nuevo marco Normativo de la Contaduría, la ANI presentó a la Contaduría en abril de 2018, para la determinación de los saldos iniciales:

- Reconocimiento por separado de los terrenos.
- Determinación de los componentes de activo para los activos en concesión.
- La entidad que debe reflejar en sus Estados Financieros el valor de la infraestructura antes de ser concesionada (INVIAS – AEROCIVIL) o la ANI (Gestora de contratos) y las inversiones realizadas durante el contrato de concesión.

Por tal razón la Contaduría otorgó un plazo especial de CUATRO años a la ANI para reconocer y medir sus activos. Plazo que vence el próximo mes de diciembre de 2022.

Hallazgos en materia Presupuestal.

Perdida de apropiación Presupuesto de Funcionamiento

Concepto	Apropiación Original	% Resto	Compras	Utilidad de Inversión	Utilidad de Inversión (N+I) (P)	% Por Saldo Adm. Cul. (N+I) (P)
FUNCIONAMIENTO	\$ 75.983.025.404	3,5%	\$ 72.986.134.702	\$ 1.184.828.302	\$ 1.184.828.302	1,4%
Gastos de Personal accesorios a nómina	\$ 44.838.753.317	3,1%	\$ 44.088.691.478	\$ 750.061.839	\$ 750.061.839	1,0%
Servicios Personales indirectos	\$ 5.892.816.042	0,3%	\$ 5.365.973.647	\$ 526.231.425	\$ 526.231.425	0,2%
Gastos Generales	\$ 16.357.914.969	0,5%	\$ 16.048.379.320	\$ 309.535.649	\$ 309.535.649	0,4%
Costos de Auditoría Contratada	\$ 4.426.147.753	0,2%	\$ 4.426.147.753	\$ -	\$ -	0,0%
Sensibilización y capacitaciones	\$ 6.268.002.593	0,4%	\$ 6.268.002.593	\$ -	\$ -	0,0%

En aplicación de la Directiva presidencial No. 09 del 9 de noviembre de 2018 → Directrices de austeridad, se presentaron los saldos de apropiación.

Rezago Presupuestal Constituido.

Reservas presupuestales constituidas a 31 de diciembre de 2018	462.504.447,46	89,7%
Cuentas por pagar constituidas a 31 de diciembre de 2018	50.233.799,45	11,3%
TOTAL REZAGO PRESUPUESTAL CONSTITUIDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	512.738.246,91	100,0%

El valor total del rezago, no cubriéndose el Decreto 111 DE 1996 → Art. 89. Permite a cada órgano el cierre de la vigencia fiscal constituir reservas presupuestales.

Ley 1540 y Decreto 2467 de 2018 → Determinan que para la constitución de las Cuentas por pagar se debe contar con PAC, de lo contrario se deben constituir como reservas presupuestales.

Circular No. 050 de 2018 del Ministerio de Hacienda → Las reservas presupuestales corresponden a la diferencia entre los compromisos y las obligaciones, y las cuentas por pagar a la diferencia entre las obligaciones y los pagos, de conformidad con los saldos registrados a 31 de diciembre a través del Sistema Integrado de Información Financiera SIF Nación. (Artículos 2.8.1.7.3.1 y 2.8.1.7.3.2 del Decreto 1066 de 2015.)

CONCEPTO DE RESERVAS

CONCEPTO DE RESERVAS	VALOR EN MILLONES DE \$	%
RESERVAS CONSTITUIDAS POR FALTA DE PAC	426.617,04	90,2%
RESERVAS CONSTITUIDAS REALES	35.987,37	7,6%
TOTAL	462.604,41	100,0%

De las reservas constituidas, \$426.617,04 millones corresponde a reserva por falta de PAC, de los cuales \$424.274,46 millones, el 99,47% corresponden a aportes estatales a las concesiones. Hacienda no asignó PAC y \$2.342,58 millones el 0,53% corresponden a obligaciones con otros contratistas y proveedores.

Alícuotas – Hallazgo en materia presupuestal.

Hallazgo	Explicación
Se presenta una diferencia por \$754.400.000, entre la apropiación y el saldo de un artículo específico de las disposiciones generales de la Ley de Presupuesto, el cual se debe pagar con TCS, obligaciones producidas de la cuenta de cobro enviada por el Ministerio de Hacienda para el pago de las obligaciones, en cumplimiento del artículo 118 del Decreto 1066 de 2015, por cuanto el INICP no tuvo acceso de participación durante el periodo de vigencia de la Ley de Presupuesto, de la siguiente vigencia se debe en cargo y se deficiencia las modificaciones al mismo que redujeron la vigencia fiscal.	
Acuerdo Constitutivo suscrito entre la ANI y la sociedad concesionaria.	
Acuerdo de Pago suscrito entre el Ministerio de Hacienda y la ANI en el cual se comprometen todos los años a la firma de un contrato de pago por valor de \$3.771.789.273, que la ANI devolviera el pago, dentro de la vigencia de la vigencia fiscal. Para los 5 primeros años de \$754.400.000, a partir del año 2018, (TCS) hasta como en particular se firmó dicho contrato el 31 de noviembre de 2018.	

Pérdida de Apropiación Inversión

Concepto	Valor
Adquisición de bienes de uso público con el convenio con la Agencia Nacional de Infraestructura y gestión de los bienes de uso público por el 2 de diciembre de 2018 de acuerdo con el artículo 118 del Decreto 1066 de 2015, por el cual se otorga el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín.	\$ 1.184.828.302
El giro de la inversión se realizó en el mes de agosto de 2018, por el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín, por el valor de \$1.184.828.302, con el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín.	\$ 1.184.828.302
El giro de la inversión se realizó en el mes de agosto de 2018, por el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín, por el valor de \$1.184.828.302, con el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín.	\$ 1.184.828.302
El giro de la inversión se realizó en el mes de agosto de 2018, por el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín, por el valor de \$1.184.828.302, con el cual se otorgó el contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de la línea férrea Bogotá - Medellín.	\$ 1.184.828.302

Ruta del Sol Tercer Sector

Octubre 1 de 2019

La movilidad es de todos. Mintransporte

Infraestructura a cargo

Origen	Longitud (Km)	Porcentaje
Longitud sobre diseños finales	930,80 Km	100 %
Longitud de vía nueva (Segunda Etapa)	475,75 Km	50,6 %
Longitud de Mejoramiento	463,65 Km	49,4 %

*Longitud diseño Fase III del Concesionario, incluida la longitud de las variantes.

Valor promedio recibido anual: 128 mil millones de pesos corrientes. Estación de Priva (B) - Estación de Priva (V).

Generalidades

INFORMACIÓN GENERAL	CONCESIONARIO - CONTRATO 007 DE 2010
Valor del proyecto (VPIT)	\$3.45 billones
Fecha de Firma de Contrato	4 de agosto de 2010
Acta de Inicio Fase de Preconstrucción	1 de junio de 2011
Acta de Inicio Fase de Construcción	17 de agosto de 2012
Inicio Fase de Operación (contractual)	1 de enero de 2023
Duración Fase de Construcción	7,4 años (con 1 mes)
Fase actual del Proyecto	Construcción

Alcance	Interventoría - Contrato SEA 667 de 2012
Longitud de Proyecto (Km)	475,8 km
Construcción segunda calzada	475,8 km
Mejoramiento	463,1 km
Rehabilitación	N/A
Operación y mantenimiento	940,9 km
Puentes	16 Un

HALLAZGO

HALLAZGO 1. - "Valor \$ 311.303.200.000. Incidencia: Administrativa. A 31 de diciembre de 2018, la ANI ha trasladado recursos al Patrimonio Autónomo del Proyecto Ruta del Sol III, por concepto de vigencias Futuras, en cuantía de \$1.959.722.644.570, de la cual al Concesionario solo se le han efectuado pagos equivalentes al 16%, es decir, \$311.303.200.000, evidenciando con ello, que la ejecución financiera del proyecto ha sido baja durante los últimos 7 años, por lo que, a 31 de diciembre de 2018, existe un saldo en el Patrimonio Autónomo por \$1.901.969.954.841.

Remuneración

REMUNERACION (VPIT)

SECCIÓN 13.03: "La contribución de los Aportes INCO se efectuará durante la respectiva vigencia fiscal. La contribución de los Aportes INCO a la Cuenta Aportes INCO del Patrimonio Autónomo se hará en Pesos corrientes del último Día del Mes anterior a la fecha del respectivo aporte parcial o total. En caso de que la totalidad de la contribución de los Aportes INCO de la respectiva vigencia no se efectúa a más tardar el 31 de diciembre, el INCO reconocerá los intereses de mora (...)"

En cada vigencia, de acuerdo con la regulación contractual, surge la obligación de la ANI de efectuar el giro al patrimonio autónomo de los aportes que se obligó a realizar. Es decir, cuando la ANI efectúa este giro al patrimonio autónomo en cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

No puede pensarse que la ejecución presupuestal solo se da para la ANI cuando se realiza el traslado al concesionario como consecuencia del cumplimiento del cronograma de obras, es decir si el Concesionario no avanza en el cronograma tampoco recibe su remuneración.

El giro de la subcuenta ANI a la subcuenta del concesionario, no es una ejecución presupuestal para la ANI, sino el cumplimiento de estipulaciones contractuales, en los términos y condiciones previstos en el contrato y la consolidación con ello de un punto de control adicional implementado desde los contratos de tercera generación.

El giro de recursos de la ANI al patrimonio autónomo se debe efectuar independientemente de la entrega de bienes y servicios en la vigencia, los recursos se trasladan para dar cumplimiento al contrato de concesión y así realizar los aportes que se obligó a realizar el concesionario no para "pagar" el valor de una determinada cantidad de bienes y servicios. Si la ANI no realiza los desembolsos pactados en cada vigencia debe pagar intereses moratorios.



Hace uso de la palabra la señora Gerente de Contabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Mireyi Vargas Oliveros:

Gracias, buenos días a todos; en el tema de la opinión a los estados financieros como lo explicaba el doctor Louis Kleyn, lo más representativo tiene que ver con las provisiones y la metodología que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), adoptó en el tema de las provisiones en los procesos judiciales, en este tema utilizamos la metodología establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y utilizó la plantilla que para tal efecto suministró la Agencia, se recibieron las capacitaciones y se utilizó la plantilla, la observación del ente auditor, tiene que ver con el diligenciamiento en la duración de los procesos, desde el punto de vista del área de defensa judicial que es quien diligencia esta información, se está revisando la plantilla y consideramos desde el punto de vista del área jurídica que se diligenció bien, pero estamos atendiendo la observación tenemos un plan de mejoramiento y estamos en proceso de revisar cada uno de los procesos y la fecha de diligenciamiento que establece la plantilla, nosotros como Agencia no modificamos ningún campo y solamente diligenciamos los que están activados para realizar, pero estamos en un plan de mejoramiento de revisar y hacer mesas de trabajo con la Agencia de Defensa Jurídica para revisar el tema de registro de la provisión si afecta o no afecta.

El segundo punto en el que tiene que ver con la reclasificación de las cuentas contables de excedentes acumulados y capital fiscal, en el proceso de convergencia se realizó el respectivo registro y se atendió la observación del ente rector y se hizo la reclasificación pertinente, sin embargo estamos revisando el procedimiento que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), utilizó en esta reclasificación con la Contaduría General de la Nación, vamos a solicitar un concepto para estar completamente seguros de que la reclasificación se lleve a cabo correctamente.

El proyecto de concesión de la autopista Bogotá-Girardot, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ha realizado gestiones de cobro, está dentro del proceso que adelanta la Superintendencia de Sociedades con la concesión Bogotá-Girardot y estamos esperando cualquier cobro que tramiten ante la Supersociedades y nosotros estamos a la espera de qué determinación nos informan, pero si estamos en proceso de cobro y estamos gestionando

la recuperación de esos recursos que se establecieron en dos laudos arbitrales en que el concesionario le debe unos recursos a la ANI, estamos en proceso de reorganización y esperando el dictamen o el resultado que establezca la Superintendencia de Sociedades y el punto más importante que tiene que ver con el tema de concesiones; cuando empezó el tema con la Contaduría General de la Nación, del nuevo marco normativo para entidades de Gobierno, la entidad vio los inconvenientes y los retos que tenía en el tema de concesiones en el que hay 3 entidades del sector involucrados, la Aerocivil es la entidad titular de los bienes de aeropuertos, el Invías la titular del modo carretero, el modo portuario y el férreo; aquí tenemos un plan de trabajo que estamos adelantando y revisando con estas entidades internamente la ANI, también como lo informamos en el documento que ustedes nos solicitaron en el que dimos respuesta, informamos las gestiones realizadas; mesas de trabajo, grupos de trabajo internos con las áreas misionales, porque nuestro reto es reconocer por separado los terrenos sobre los cuales se construye la infraestructura de transporte, son aproximadamente 40 mil predios y estamos en proceso de documentar la información y separarlo, es un trabajo en conjunto Invías, ANI y Aerocivil; estamos determinando los componentes de activo y definiendo cuál es la entidad desde el punto de vista jurídico, la Contaduría General de la Nación nos otorgó plazo hasta el año 2022, estamos trabajando en el proceso, hemos avanzado en modo portuario, pero estamos en pro de mejora, gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Vemos diferencias en lo que se presenta e inconformidad en lo que define la Contaduría General de la Nación y el informe que hacen los auditores de la Contraloría General de la República, ese un tema recurrente en todas las entidades que no han Fenecido la Cuenta, y dicen; hago lo que dice la Contaduría General de la Nación, la Contraloría General de la República no acepta mis indicadores o plantillas, o la información como dice la Contaduría General de la Nación y eso está llevando a que no se haya podido Fenecer la Cuenta, aparte de este tema de predios creo que hay que tomar una decisión de cómo se incorporan los activos a las cuentas no solamente le está pasando a ustedes que tienen una gran cantidad, a la Agencia Nacional de Tierras le sucede lo mismo, tiene unos predios que recibió de otras entidades que tenían otros nombres y todavía no están a nombre de la Agencia, eso le está dejando un hallazgo muy grande de sus activos y es un tema que hay que trabajar con la Contraloría General de la República, hacer una mesa de trabajo nuevamente, de tantas que se han hecho con el doctor Pedro Luis Bohórquez (Contador General de la Nación), para que cuando hagan la auditoría se tengan presentes estos casos que pesan mucho en estos informes.

Aprovechando su presencia, doctor Louis Kleyn, queremos que; como miembros del Congreso de la

República y representantes de regiones, tenemos inquietudes y queremos nos las resuelva, usted tiene una presentación sobre la Ruta del SOL3, inquietudes sobre aeropuertos, sobre todo el de Cali que se vence la concesión este año y está incluido en el paquete de Cali, Armenia, para tocar ese tema, Barranquilla que también van a tener la palabra en unos momentos, escuchemos primero la Ruta del SOL3, y luego pasamos a mirar puntualmente los temas de ustedes, doctor Louis Kleyn tiene la palabra.

Hace uso de la palabra el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Louis François Kleyn López:

El hallazgo con respecto a la Ruta del SOL3, dice que porqué hay tanto dinero en el fideicomiso que tiene casi 2 billones de pesos y en diciembre de 2018 tenía 1 billón 910 mil, el hallazgo es porque nosotros seguimos alimentando el fideicomiso si apenas hemos sacado 300 mil millones para pagarle al concesionario; lo que ha pasado es que los pagos del patrimonio al concesionario solo se pueden hacer de acuerdo al avance de la obra y la obra está paralizada desde hace 7 años, es la situación de la ruta del SOL3, que tiene una cobertura magnífica que son más de 500 kilómetros en doble calzada y hemos estado en negociaciones muy severas con el concesionario para tratar de conciliar el debate con respecto a las variantes, que no estaban contempladas en el contrato original y que luego surgieron como una necesidad por una imposición ambiental y el concesionario no estaba de acuerdo en ejecutarlas a su propio costo y la ANI tampoco estaba de acuerdo en ceder en esta posición, que es una posición del Gobierno nacional, es el origen del debate con esta concesionaria y eso no lo hemos resuelto, estamos tratando de negociar las diferentes alternativas que tengamos para reactivar esta obra, estamos conscientes de la importancia de reactivarla y en este Gobierno hemos tenido el compromiso de hacerlo, lo que pasa es que los temas tienen limitaciones legales y con la realidad, este es el detalle de la ruta al SOL3 y este es el hallazgo porque solo hemos girado 311 mil millones, con mucho gusto responderemos las inquietudes.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Doctor Pedro Luis Bohórquez en el último hallazgo que explica el Presidente de la ANI, se refiere a que usted le da un plazo de 4 años para incorporar los activos, 40 mil predios, pero va a ser imposible que la ANI en los próximos 4 años fenezca porque va a ser una diferencia enorme en su comportamiento, dice; *“la Contaduría General de la Nación otorgó un plazo especial de 4 años a la ANI, para reconocer y medir sus activos, plazo que vence el próximo mes de diciembre de 2022”*, frente a eso los colocan en una posición difícil, a ellos; más, cuando se avecina el proyecto de ley que dice: Que la entidad que no fenezca durante 2 periodos consecutivos, recaerá en falta gravísima, será muy

complicado para los gerentes o los directores de la Agencia Nacional de Infraestructura, esta situación y quisiera que usted aclarara un poco esto y si la Contraloría General de la República, tiene algo que anotar frente a esto, antes de pasar a las inquietudes de las regiones.

Hace uso de la palabra el señor Contador General de la Nación, doctor Pedro Luis Bohórquez Ramírez:

Efectivamente, en las pasadas 3 legislaturas en esta Comisión se hizo un debate muy fuerte, en torno a si los estados contables consolidados del sector público y de la Hacienda Pública Nacional, o sea, del nivel nacional, estaban incorporados los bienes producto de las concesiones 1G, 2G, 3G porque se iniciaba la autopista de las concesiones 4G, en esas 3 valoraciones de legislaturas anteriores, se dio el debate y aquí se informó por parte de la Contaduría General de la Nación que nosotros veíamos con preocupación que tanto en los estados contables de Invías, como de la ANI y de la misma Aeronáutica Civil habían todavía proyectos de las APPS de pretéritos años que no se habían liquidado y no estaban incorporados en el uno, ni en el otro.

Esa fue una discusión bastante fuerte en esta honorable Comisión del Congreso de la República y producto de los análisis del 2017 porque es un poco de historia que se hizo en esta Comisión en la que se pidió que la nueva regulación contable pública que se aplicara a las entidades de Gobierno, son los municipios y las entidades territoriales, gobernaciones para que se les diera un plazo, efectivamente el proyecto de aplicación del nuevo marco regulatorio era a partir del 1° de enero de 2017 y escuchando la vocería de los honorables Representantes dispuestos en esta célula legislativa se determinó por parte del Gobierno nacional dar un plazo de la entrada en vigencia del marco regulatorio para entidades de Gobierno, a partir del 1° de enero del año 2018 que fue en consonancia con el artículo 355 de la Ley 1819 para las entidades territoriales, no quisimos que fuera solamente para entidades territoriales, porque nos afectaría la consolidación y por eso hicimos el efecto para el año 2018; producto del ejercicio que hicimos llegamos a concluir; que nosotros nada sacábamos con atropellar una heredad de no sé cuántos años, para decirles al Invías, a la Aeronáutica Civil y a la Agencia Nacional de Infraestructura que cogieran todo y lo trasladaran de unas cuentas que tenían sin depurar a un nuevo marco regulatorio con saldos iniciales que no tenían nada, ese fue un análisis que hicimos durante unas 6 o 7 mesas de trabajo con la misma Aeronáutica Civil y nos dijo; para nosotros es completamente imposible porque no se puede aplicar comparaciones para tomar el valor de concepto razonable o de precios de mercado de una autopista porque no hay un referente igual en el exterior para hacer la comparación de precios ¿Por qué? Ustedes más que nadie lo saben, por el sistema montañoso de nuestro país, no es lo mismo hacer una autopista en plano que hacerlo en la alta montaña, hubo necesidad de liquidar cada

uno de ellos para estructurar los componentes que integran una concesión porque a nosotros en los contratos de concesión de 1ª y 2ª generación, decía; le entregamos la concesión y 5 mil millones de pesos, o 2 billones de pesos que vale, pero no había la desagregación de cuánto costaba la concesión y había que individualizarla, ese fue un ejercicio que se hizo con referentes mundiales para que Colombia tuviera la mejor disposición contable en materia de concesiones que es la Norma Internacional de Contabilidad que es la NICSP 32.

Hicimos un taller con el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y aplicamos una práctica contable que para información del Congreso de la República es una de las mejores a nivel mundial reconocida por los bancos multilaterales y es referente internacional en el tema de la contabilización de alianzas público-privadas que la están implementando la gran mayoría de países de América Latina y el Banco Mundial con nosotros va a sacar un documento para ser un referente mundial en materia de concesiones, viendo que no era posible que se incorporaran en los estados contables a diciembre 31 de 2017 para el año 2010-2018, establecimos de común acuerdo una política entre la Contaduría General de la Nación y la Agencia Nacional de Infraestructura, dar un plazo únicamente para aquellas concesiones de la 1ª, 2ª y 3ª generación, exceptuando la 4ª generación porque en la 4ª sí están individualizados los contratos de concesiones como tiene que liquidarse y como tienen que entregarse los bienes; ahora si esto afecta en un momento determinado la razonabilidad de los estados contables que es la pregunta del millón que usted me hace honorable Presidente, doctor Alvaro Monedero en el entendido que va a afectar la razonabilidad de los estados contables, en eso hay que hablar con la Contraloría General de la República porque tengo el concepto de que se presente esta situación, lo importante es que se refleje en un documento conforme a las Normas Internacionales de Auditoría para el sector gubernamental, que se puede aplicar una valoración que está aprobada por el INTOSAI (Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores), para establecer párrafos de énfasis en los dictámenes sin que afecten en un momento determinado la opinión que se dé, es un tema que está dentro de la agenda para la oportunidad que se presente con el señor Contralor General de la República que para la fecha en que asistió a esta célula legislativa manifestó su disponibilidad como ente de control para afinar hacia futuros los dictámenes que se dan, pienso que el efecto que está diferido a 4 años y en la medida en que vayan liquidando las concesiones y las vayan incorporando conforme a la técnica contable que está establecida por la Contaduría General de la Nación sin afectar en un momento determinado la valoración fiscal que se haga porque para eso frente a la Norma Internacional de Auditoría que ellos adoptan en convergencia existen los llamados párrafos de énfasis donde se puede hacer la aclaración necesaria al usuario de los estados contables sin la afectación

en momento determinado de la razonabilidad, es el panorama general que puedo manifestar respecto de este tema y las preguntas que usted me formula, señor Presidente; muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Gracias señor Contador General de la Nación, tiene el uso de la palabra el doctor Faber Muñoz.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Solamente como una pregunta puntual obviamente que no se habría definido el procedimiento y la forma por la valoración de los activos que deberían ser incorporados, pero la pregunta de fondo es: ¿Cuál sería el tamaño de la afectación para la información contable de la incorporación de esos activos? Recuerde que hace unos días en una discusión acerca de la posible manipulación de la información contable para darle una presentación diferente a la situación real, que tiene el país respecto del alcance del manejo de la información contable para mostrar una realidad diferente y en algunos medios tomaban como referente a Brasil, o sea, que en Brasil se había hecho algo parecido y las consecuencias de eso habían sido bastante grandes, para eliminar ese mito que se ha creado al respecto, es importante profundizar en el tema ¿Cuál sería el impacto de esa incorporación de activos? Que hasta ahora no tenemos, además muy importantes de 1ª, 2ª y 3ª generación, no reconocidos contablemente, que no los tenemos como activos, por falta de claridad en el método, la forma o los procedimientos de valoración ¿Cuánto podría impactar la información que hoy tenemos de la realidad financiera del país?

Hace uso de la palabra el señor Contador General de la Nación, doctor Pedro Luis Bohórquez Ramírez:

Doctor Faber Muñoz cualquier cifra que le pueda dar tanto a usted como a los honorables miembros de esta célula legislativa, sería una irresponsabilidad de parte mía, decir que son 100 billones de pesos, 80 o cualquier cifra; porque esa cifra se determina en el momento en que se haga por parte de quien tenga la competencia, que es la ANI, en la liquidación de los contratos y se determine el valor material de cada uno de ellos para incorporar en los estados contables de la Nación y ese fue el propósito de hacerla diferida o de darle un amplio espectro para que ellos con sus grupos de trabajo o los expertos que tengo entendido están trabajando, vienen haciendo los análisis de cada contrato para hacer la liquidación y proceder a incorporar técnicamente estos valores, doctor Faber Muñoz, les ruego el favor que acepten con benevolencia la respuesta que les estoy dando, porque no sería de buen recibo, si les doy un valor y esto queda para el futuro histórico y me van a decir: ¡Oiga usted en una sesión manifestó que eran 4 pesos y ahora resulta que son 2 pesos! Prefiero ser en este tema un tanto conservador en la respuesta y no aventurarme a dar respuestas que

no tengo y que serán sujetas a las depuraciones, análisis y valoraciones y ya en control posterior en los procesos de auditoría que haga el ente de control en este caso la Contraloría General de la República valorará la incorporación de esos saldos en los estados contables, bien sea de la ANI, del Invías o de la Aeronáutica Civil que son las 3 entidades que se deben cruzar la información cuando se liquida el contrato y el otro lo reciba en un momento dado, que eso ya está alineado y precisamente ese tema lo hemos trabajado con la contadora de la Aeronáutica Civil y estamos llevando a cabo un plan de trabajo, gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Gracias, doctor Faber Muñoz, bien pueda.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Presidente, empezamos a ver un círculo vicioso que se ha venido presentando y dice el doctor Pedro Luis Bohórquez desde hace unas legislaturas anteriores y es de pronto la falta de estandarizar suficientemente la forma como manejan las instituciones, la información financiera y contable y al final como llegan a la Contaduría General de la Nación, para que sean auditadas por la Contraloría General de la República, parece que fuera algo de no acabarse porque le colocamos tiempo sin límite, obviamente el doctor Pedro Luis Bohórquez no tiene por qué darle un valor a algo por lo que no es su propósito eso depende de otras instituciones, pero acabo de escuchar al Director de la ANI diciendo que han hecho las cosas bien, hemos hecho bien las cosas la Contraloría General de la República dice lo contrario y lo que queda plasmado en los papeles y en los informes financieros es, lo que lleva a que hoy nosotros tengamos que decidir otra vez sobre la cuenta y volvemos otra vez a lo mismo ¿Están bien las cosas, Presidente? Esa es la pregunta y si están bien las cosas es donde nosotros debemos responder efectivamente y es ¿Por qué no se han acogido? De pronto las instituciones que tienen que ver con la infraestructura en transporte, a lo que ha dicho la Contraloría General de la República desde varias vigencias anteriores, lo que viene expresando la Contaduría General de la Nación para que se cumpla con la valoración de esos activos no incorporados que obviamente va a afectar el estado de la información contable y financiera ¿Cuándo se va a romper el círculo vicioso y, por dónde? ¿Quién debe empezar con la responsabilidad de ello? Si el proyecto de ley cumple su trámite y esto pasa a ser algo que catalogue la gestión pública del líder de una institución, porque no cumple con su deber al no lograr el Fenecimiento de la Cuenta, la situación va a cambiar muchísimo, y sé que es muy difícil, pero también han pasado muchos años en esta dificultad en la que no sabemos quién tiene la razón al respecto, y ha ido diluyendo la responsabilidad y nosotros seguimos en las mismas discutiendo sobre el Fenecimiento de una Cuenta que en la realidad

con lo que tenemos ya sabemos cuál va a ser el resultado, gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Creo que la pregunta sería, si ese plazo que le dio la Contaduría General de la Nación ¿Cómo lo han aprovechado? ¿A la fecha de hoy qué ha incorporado de esas concesiones de 1ª, 2ª y 3ª generación? ¿Han aprovechado el plazo? O van a dejar que llegue el 2022 para incorporar y hacer el balance y cerrar, porque los colombianos dejamos todo para lo último y cuando nos dan los plazos no los aprovechamos, pero si ya llevamos un año de plazo de los 4 que les dieron, por lo menos ir en el 33%, porque no sé cuánto han avanzado, o de pronto logren antes del 2022 cerrar la valoración de esas concesiones.

Hace uso de la palabra la señora Gerente de Contabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Mireyi Vargas Oliveros:

En este tema hemos avanzado y les voy a comentar en el modo portuario, son aproximadamente 60 proyectos hemos avanzado en este modo tenemos la ventaja que el concesionario nos da las cifras, nos certifica su revisor fiscal y el representante legal al detalle, nosotros siempre los hemos tenido registrados, no es que en la contabilidad no se refleje, lo que pasa es que estaba en un monto global ¿Cuánto vale el total de la infraestructura? La norma de acuerdo a concesiones dice; detállemela por unidad de activo, por eso estamos detallando los muelles en el caso de los puertos, los hilos, los parqueaderos, el detalle de la infraestructura, la norma dice; inventarié cada tema, los contratos no establecen deles vida útil, es algo nuevo, los contratos de concesión o la norma anterior no decía que debíamos depreciarlos, darles vida útil ni deteriorarlos, porque estos bienes por el contexto del contrato de concesión establece que se deben mantener en buenas condiciones o entregar en óptimas condiciones, la norma anterior a 31 de diciembre de 2017 decía: No se deterioren, no se deprecien; teníamos un monto global y no detallado por inventario y valor.

Estamos en modo portuario y ya tenemos un avance de un 80% creería, los concesionarios la gran mayoría, un 60% nos certificó las cifras, nos están detallando cuántos parqueaderos, cuántos muelles, cuántos hilos y el detalle de la infraestructura, hemos avanzado muchísimo, en el modo aeropuertos nos reunimos con Aerocivil, con la parte técnica de aeropuertos y la parte financiera, estamos definiendo los diferentes ítems de inversión a grandes rubros porque tenemos que detallarlos y estamos en el contexto de solicitarle a los concesionarios la información, la norma dice; si el concesionario le suministra la cifra, regístrela, si no, utilice una técnica de medición, dependiendo de la información que recibamos de los concesionarios porque a veces en estos contratos como no quedó establecido que nos certifiquen y nos entreguen la cifra es un tema

complicado, ese ha sido el inconveniente, la ANI debe entrar a buscar una técnica de medición muy bien soportada para que el ente de control revise; en este modo de aeropuertos ya estamos realizando las comunicaciones a los concesionarios unificando criterios para que todos entiendan la información como la necesitamos, vamos a hacer unas mesas de trabajo como lo hicimos en el modo portuario con los concesionarios porque los reunimos, nos sentamos con ellos; así estamos haciendo con el modo aeroportuario, vamos a iniciar ese proceso, sin embargo tenemos una segunda opción que es la técnica de medición, tenemos un estimado desde el punto de vista de la áreas misionales ¿Cuánto vale esa inversión? Nos está detallando el supervisor por montos globales, estas concesiones cada 2 años en el modo aeroportuario hacen inventarios, tenemos el de propiedad, planta y equipo, estamos mirando cómo adoptamos esos inventarios y los soportamos en unas guías para que esa sea la técnica de medición en caso de que el concesionario no nos dé la cifra.

En el modo carretero, los contratos de 4ª generación, como lo dice el doctor Pedro Luis Bohórquez, tenemos la facilidad que está por unidades funcionales, sin embargo el contrato no establece que nos detalle por unidad funcional y que el concesionario abra sus costos, también estamos utilizando la mejor técnica de medición desde el punto de vista del contrato que establece que hay 10, 4 o 5 unidades funcionales, las estamos abriendo y las vamos a medir, estamos buscando con las áreas misionales cómo le damos vida útil a cada unidad funcional porque como lo decía el doctor Pedro Luis Bohórquez, es algo nuevo, en Colombia es muy difícil que un técnico diga esta vía puede durar 20, 50 años; es un trabajo que hay que soportar muy bien y estamos trabajando y en los de 3ª generación que es el otro modo en el que estamos avanzando lo estamos revisando por tramos y también tenemos una técnica de medición, estamos revisando el contrato desde lo que el Estado contrató desde el inicio del proyecto hasta 2019, viendo cómo medimos, porque el concesionario no nos da las cifras, ya hemos preguntado y la respuesta es; cuando se dé la reversión, estamos buscando una técnica de medición, lo mejor soportada para el registro ¿Qué se hizo a diciembre 31 de 2018? Casi todos los proyectos son diferentes y tienen tipologías contractuales diferentes, estamos soportando con el área técnica y en compañía de las interventorías lo medimos y cuál era la mejor técnica de medición para incorporarla, tenemos una cifra incorporada, pero estamos trabajando en mejorar y soportar mejor la cifra que a diciembre 31 registramos.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Es preocupante, y sé que en el tema de concesiones estamos aprendiendo, por eso vamos en la 4ª generación de concesiones, pero las primeras funcionaron de milagro según entiendo, por ejemplo, en el Valle que fue la 1ª concesión fue exitosa por el

flujo vehicular, lo que se dio en el Valle que fue algo atípico, pero sí es preocupante que no tengamos un control de parte de la interventoría de los costos y los gastos que se hacen en las concesiones. ¿Cómo se pagan? Al final del ejercicio no sabemos si el concesionario ganó o perdió o ganó mucho para poder tener como punto de partida para las futuras, ahora que en el Valle vamos a entregar la concesión de la nueva malla vial por 30 años, incluye 12 peajes, esa nueva concesión, imagínense la inversión que se va a hacer en el Valle y sin saber cuantificar qué es lo que vale hoy la malla vial y qué es lo que va a hacer de nuevo y los costos reales, doctor Faber Muñoz.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Creo que al final no solo para el tema de transporte, el Invías y la ANI, en el mismo sector; tenemos la preocupación con la mayoría de instituciones del Estado, pero tal vez este es un buen ejemplo de cómo las cosas no han funcionado bien, entiendo que están haciendo un esfuerzo importante para avanzar en el tema, pero deberían haber límites en el tiempo, cuándo lo vamos a hacer y en qué tiempo para tener un compromiso de entrega, en un tiempo determinado de resultados para la incorporación de activos a la información financiera del Estado, también me preocupa la dependencia en esa información de los concesionarios, se debería hacer un esfuerzo más desde la capacidad del Estado porque la información la soporta y la coloca el mismo Estado, la dependencia de los concesionarios me parece que le da debilidad desde el principio a eso.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Doctor Héctor Vergara, tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Héctor Javier Vergara Sierra:

Gracias, Presidente, celebro el debate de esta sesión, me parece pertinente, necesario, la estaba esperando; se ha vuelto reiterativo y lamentablemente hoy el común denominador de estos debates es el mismo cuello de botella, donde los distintos actores se lanzan el balón entre ellos, media esencialmente un corto circuito en la interpretación de los principios y las valoraciones de índole contable, presupuestal, pero lo que es peor, Presidente, colegas, creo que debe cesar de aquí en adelante el maquillaje acostumbrado porque lo que estamos percibiendo, con el respeto de los sujetos de las entidades y los responsables, los representantes legales, los ordenadores del gasto que son citados a esta Comisión, también es costumbre y está haciendo tránsito que vienen aquí a maquillar, mediante informes una situación deplorable que tiene desde el punto de vista presupuestal, administrativo, contable y fiscal las entidades a cargo de estos servidores públicos; no en vano hay informes de Contraloría General de la República, de Auditoría General de la República y no en vano existen unos

informes a cargo de esta célula, que tienen igual o mayor representatividad e importancia por el rigor técnico y el conocimiento de nuestro responsable en el tema que está presente y merece todo mi respeto; esto se va a acabar y dejo el mensaje para que usted como líder de esta Comisión y el señor Secretario hagan especial seguimiento a la iniciativa legislativa que va a tipificar como falta disciplinaria los dictámenes negativos y el No Fenecimiento de las Cuentas de estas entidades, este folclorismo acabará cuando tengamos vigente esta ley y por eso invito a que averiguemos cuál es el trámite legislativo que está surtiendo esta iniciativa legislativa y que coadyuvemos todos desde nuestras posibilidades para que se convierta en una realidad lo más pronto posible, de esa manera estoy seguro vamos a obligar a que todos los responsables se pongan de acuerdo y hablen el mismo lenguaje, y no vengan a zafarse de la responsabilidad y el ciudadano de a pie y el país viendo este desorden que hoy reinan en las finanzas públicas y sobre todo en los menesteres de esta Comisión.

Por otro lado, aprovecho esta ocasión para referirme a cuáles son los objetivos misionales y en específico voy a tocar el tema de la ANI y de un sector puntual que administra, opera y evalúa la ANI que es el sector aeroportuario y aeronáutico; tiene unas competencias claras y es en materia de modelos de concesión, soy representante orgullosamente del departamento de Sucre y traigo a colación el caso específico del terminal aéreo Las Brujas de Corozal, este aeropuerto fue incorporado en un contrato de concesión que inició hace 10, 11 años y en el caso de Corozal ha sido un rotundo fracaso, una burla con el pueblo sucreño, que hoy adolece de soluciones de conectividad precisamente en el sector que más dinamismo y crecimiento tiene, estamos hablando del aeropuerto de Corozal que queda a 7 minutos en doble calzada de Sincelejo y es el aeropuerto funcionalmente de la capital, así como Rionegro viene siendo funcionalmente el de Medellín y estamos igual o peor que antes, por la improvisación y la falta de planificación de la ANI. Sé, Presidente, que usted está heredando un problema y una deficiente planeación del modelo de concesión que se estructuró para la época, que se quedó corto y no dimensionó realmente el potencial de crecimiento del departamento de Sucre y la demanda real de poblaciones o municipios, de departamentos vecinos, recordemos que el terminal Las Brujas recoge parte de la demanda de Bolívar, Córdoba y Magdalena; es un aeropuerto que tiene una ubicación geoestratégica muy importante que merece la atención de Gobierno nacional y de la ANI y en este caso en concreto lo invito, Presidente, para que se revise ese contrato de concesión, se analice la probable o eventual reconfiguración o renegociación de los términos y obligaciones a cargo del concesionario para que se permitan inversiones en este caso a cargo del Gobierno nacional que podrían ser en cabeza de la Aeronáutica Civil a través del fondo correspondiente y para que el concesionario haga un esfuerzo y podamos

superar el déficit que hoy tiene el aeropuerto que es lamentable y vergonzoso y no solo aplica para Corozal. Quiero decirle que estoy preparando un debate de control político en Plenaria en compañía del Representante Fabio Arroyave, su colega del Valle del Cauca, Presidente, porque le vamos a exponer al país cuál es el balance en concreto de esas concesiones, la gran mayoría de ellas leoninas, que no han arrojado ningún beneficio en términos de mejora y fortalecimiento de la conectividad aérea.

Regresando al tema del Corozal, el aeropuerto de Corozal hoy, supuestamente tiene una pista recién ampliada y es una pista que no resiste la operación de aviones jet, tipo A319, A320 Airbus; hoy, ese es el tamaño estándar de una aeronave, de un avión en todo el escenario mundial, nosotros somos un departamento prometedor con grandes potencialidades, nos merecemos algo mejor que eso, cómo es posible que un aeropuerto que hace más de 10 años entró en concesión y no tenga una pista con la longitud que se requiere para atender una demanda cada vez mayor en el departamento de Sucre y en los que ya mencioné, los departamentos de las poblaciones vecinas, cómo es posible que el cuerpo de bomberos no cumpla con los requisitos mínimos para operar vuelos de mayor envergadura, hoy el aeropuerto está calificado con un nivel que realmente le produce rezago en materia de competitividad, cómo es posible que la plataforma de un aeropuerto que supuestamente ha recibido inversiones a cargo del concesionario no cumpla con el pavimento de la plataforma, con la resistencia y el PCI (En español, Interconexión de Componentes Periféricos), necesario, requerido para aviones de mayor envergadura y de mayor capacidad, es inaudito. En Sucre sentimos indignación y pensamos que ha sido un completo fracaso en modelo de concesión que en su momento planeó y estructuró la ANI, quiero que recapitemos, Presidente, y que usted ponga en el radar el caso de Corozal y de todos los aeropuertos del país que se encuentran en una situación similar porque ya está bueno que nosotros en Sucre seamos la cenicienta y que todo vaya para Córdoba, con el respeto de mis colegas en Córdoba y que a Sucre siempre le toque esperar lo que le queda, porque en esa concesión se invirtieron los recursos para llevar la pista de Montería a los 2.400 metros, la pista de Corozal es de apenas 1.800 metros debido a su tipología, sus características por la cercanía con el casco urbano requiere de mínimo 2.400 metros de longitud para que, por ejemplo, la aerolínea Avianca que hoy está operando y cesa sus operaciones el 28 de octubre, como consecuencia de estos planteamientos y estas problemáticas pueda regresar en el futuro cercano, estamos en un claro retroceso, la gente en Sucre está muy decepcionada y cansada que realmente nosotros seamos el plato de segunda mesa, en cuanto a la implementación de las políticas públicas del sector a cargo del Gobierno nacional ¡No hay derecho! Hoy en nombre del pueblo sucreño debo fijar esta posición rigurosa, crítica para que usted, Presidente, lidere las mesas de trabajo, las reuniones que correspondan en

compañía de la Ministra de Transporte, el Director de la Aeronáutica Civil, la ANI y el concesionario se pueda empezar a revisar esa redefinición de los términos contractuales porque nos quedan 20 años, es una concesión absurda, de 30 años que hoy nos tiene igual que antes, qué sentido tiene haber privatizado el aeropuerto de Corozal, nos hubiésemos quedado con la parte gubernamental y a cargo de la Aeronáutica Civil como lo está haciendo en Armenia, me dice mi colega que en Armenia las cosas marchan mejor que en terminales aéreas que hoy están concesionados. ¿Por qué? Porque el modelo que utilizó la ANI de revolver carne pulpa con hueso, ¡no sirve! Ellos se enfocan en aeropuertos que son más rentables en los mercados como el Olaya Herrera que le genera más réditos, más utilidades, más ganancias y Montería donde sucede exactamente lo mismo, pero lamentablemente desprecian desde el punto de vista de negocio, los aeropuertos como Corozal, Quibdó, Carepa, que se encuentran incluidos en la misma concesión, invito a que nos ayuden al departamento de Sucre y cuando lleguemos al debate en Plenaria, tengamos soluciones concretas debidamente planificadas para superar esta grave problemática que hoy adolece el departamento de Sucre, aquí finaliza mi intervención, gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

El tema contable toma importancia aquí por eso, porque no tenemos la información de las interventorías de qué inversiones están haciendo en las concesiones, es un reflejo de lo que está sucediendo en los informes de la Contraloría General de la República, cómo en una inversión de 10 años no se ha hecho la inversión suficiente, nos pasó en Cali, la concesión de Cali, AeroCali; 20 años y las inversiones las hicieron en el año 2018, ahora no va a suceder así, van a ser inversas, ahora es primero es la inversión, les doy la palabra, para hablar del tema contable y después hablamos sobre el tema de infraestructura, tiene el uso de la palabra el doctor Atilano Giraldo.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Gracias, Presidente, saludo cordial para el doctor Louis Kleyn, al doctor Juan Esteban Gil y todos los que nos acompañan, quiero ser concreto, claro y preciso; que no le demos vuelta a lo que no hay que darle vuelta, para el año 2017 y 2018 tanto el Ministerio de Transporte, INVÍAS y la ANI como dice un dicho común y que lo entienden todos “*ustedes perdieron el año*”, pero no podemos ser injustos, porque ustedes apenas llegan en el 2017 y una parte 2018, quedarnos aquí con que No Fenecieron, ese no es mi estilo, lo que queremos advertir y escuchar de parte de ustedes es qué están haciendo para que en el año 2019 no ocurra lo mismo porque así el tema es diferente; qué planes, cuáles son las decisiones. Y celebro que esta Comisión y que debería haberlo hecho antes, que se haya tomado la decisión de tramitar un proyecto de ley para que esto tenga

seriedad por eso en años anteriores, No Fenece un año, 2 o 3 porque sencillamente nosotros vamos allá una hora, tal vez nos molesta, pero no pasa nada y cuando a uno le dicen que son 2 años consecutivos y que es falta gravísima es decir que puedo salir, estoy seguro de que así se le va a dar la seriedad que debe tener la parte contable, quiero escuchar qué están haciendo para fortalecer el sistema de control interno, ustedes tienen que fortalecerlo, qué están haciendo para mejorar, y que esta situación no se repita el próximo año porque si bien la Contraloría General de la República no es el 100%, pero sí creo en sus hallazgos en un alto porcentaje en el informe final.

Sea esta la oportunidad, doctor Louis Kleyn, que está al frente de la ANI, en el Estado se han cometido muchas injusticias, y bien lo decía nuestro Presidente el doctor Monedero, estamos aprendiendo, que lástima aparecen en años anteriores las famosas formas de contratar las concesiones, pero qué irresponsabilidad tan grande, en la forma como se entregaron las concesiones, una prueba de las tantas, es que hay concesiones de 1ª, se mejoraron entonces se llamaron de 2ª generación, se mejoraron y se llamaron de 3ª, ahora se llamarán de 4ª y hay que seguir mejorando; cómo es que hoy en día todavía se les permita a los concesionarios que sean los que hagan los estudios y diseños y nosotros en el Congreso de la República y los medios de comunicación que los pliegos tipos, pero para temas pequeños y los temas grandes dejémoslas abiertas, la brechas grandes no le pongamos cuidado, ¡qué absurdo, equivocado! Hay que cambiarlo y es una decisión que hay que tomar ya, legislar para que los estudios y diseños los tenga que hacer el Estado, presentar estudios y diseños para las concesiones, terminamos y solo hay un oferente, le voy a advertir, doctor Louis Kleyn, esa concesión que se está armando en Cali, para el aeropuerto de Cali y otras, tenga la seguridad de que están armando planes maestros, se va a presentar uno solo, pero si hay un estudio estoy seguro de que no son los únicos que se van a presentar a esas propuestas, y aquí sí son millones, no son centavos; colegas, un contrato de 100 millones en una alcaldía que se pase en un día más de tiempo o del 50% del valor del contrato y se le viene el mundo encima y las concesiones que son billones más del 1.000% en tiempo, más de 1.000% en recursos, en dinero y no pasa nada; es una irresponsabilidad del ejecutivo, inclusive nosotros que no hemos legislado para tapar esa brecha o desagüe, ahí nosotros tenemos que agilizar y los 4 Congresistas seguimos con la idea de que no queremos la concesión en ese grupo con AeroCali, queremos concesión, pero en otras condiciones, qué tal colegas, dízque concesionar el aeropuerto El Edén a 30 años con una inversión de 1.300 al año, eso es como un mantenimiento y todo por el cuento de que la comercialización, diría al Director de la Aeronáutica que hay una buena noticia, el aeropuerto El Edén solo había el monopolio de Avianca y a partir del 1º de noviembre, Avianca ya no hacía 4 vuelos sino que aumentó así que el monopolio es

malo, perverso y los pasajes empezaron a bajar su precio, ese cuento de la comercialización no va, queremos una concesión, pero bien hecha, en eso usted tiene una responsabilidad grande, necesitamos las concesiones, nosotros fuimos muy críticos, recuerdan la Ley de las TIC, internet con cobertura nacional y estar actualizado con la tecnología es muy responsable decir sí, pero es más responsable verificar bajo qué condiciones se va a entregar, que fue la irresponsabilidad que se cometió con las concesiones, en ese proyecto como bancada presentamos muchas proposiciones porque muy bonito el mensaje, logramos corregir muchas, no todas, hay que prestarle atención a las concesiones. Un tema, doctor Juan Esteban Gil, usted que también es ingeniero y conoce las consultorías para cualquier concesión debe hacerlas el Estado y de esa manera tenga la seguridad que se evita la corrupción que hay hoy en todas las obras, más en estas que son tan grandes porque de esa manera se acabará el concepto de un solo proponente, porque él prepara eso, en Armenia; la Aeronáutica hizo un plan maestro para el aeropuerto de Armenia en el 2013, si hay un plan maestro hecho por el Estado partamos que deben haberlo hecho bien, revisemos y los concesionarios ni lo miraron, están haciendo el de ellos, para que si no les conviene, ellos están haciendo otro que es lo que nosotros no queremos, al contrario si hay un plan maestro porque no se puede concesionar el aeropuerto solo con el plan maestro que hizo el Estado y estoy seguro de que no se presenta y los de Cali que son empresarios que se presentan en Armenia, pero estoy seguro de que no se presentan solo ellos, se pueden presentar muchos, hay que ponerle mucho cuidado a las concesiones usted que está al frente porque ahí la brecha es muy grande, si usted logra y estamos dispuestos a que si hay que legislar en el caso hay que hacerlo, pero si lo hacemos en equipo mejor, porque ustedes con su equipo y sus asesores podemos ver que hay errores y fue un error dejar que los concesionarios sean los que compren los predios, eso lo hicimos porque en las concesiones anteriores qué problema para comprar los predios, porque la forma de expropiar era equivocada, pero nosotros ya lo cambiamos, hoy expropiar un bien para hacer una obra que es lo general es muy fácil, ahora es quiera o no quiera por ahí va la obra y listo, pero como estábamos con ese problema le pasamos esa responsabilidad que el concesionario comprara los predios eso es perverso, la compra la debe hacer el mismo Estado para evitar tantos atropellos y tantas cosas malas que se dan en la compra de predios, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Doctora Martha Villalba tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, señor Presidente, un saludo muy cordial para todos los funcionarios aquí presentes, de igual

manera a todos mis compañeros; este tema me preocupa entendiendo que la infraestructura sobre todo aérea, terrestre, marítima y fluvial de nuestro país, es la que nos garantiza de manera real y efectiva todo el tema de la competitividad, nos garantiza el desarrollo económico del país, nos garantiza la posibilidad de una mejor movilidad y sobre todo teniendo en cuenta los grandes atrasos que nuestro país en una época pasada tenía en esta materia y que se lograron avances significativos, estamos hablando de inversiones importantes que entre otras cosas, no solamente podemos estar hablando de estas nuevas grandes obras, de vías que se han implementado sino de esos grandes esfuerzos que el Estado colombiano viene realizando en materia de mejorar el transporte aéreo, con inversiones en la gran mayoría de los aeropuertos del país, de mejorar el tema de la conectividad entre el norte, el centro, el sur del país; obras de gran impacto que indudablemente vienen reclamando nuestras comunidades e infortunadamente quiero decirle que las entidades que hoy tienen bajo la responsabilidad la ejecución de estos proyectos tan importantes, desde el punto de vista financiero tienen un manejo contable nada recomendable, porque en los periodos 2017-2018, las entidades como el Ministerio de Transporte, Invías, la ANI han tenido una opinión negativa desde el punto de vista contable.

Esto no nos produce ningún tipo de satisfacción, porque entre otras cosas demuestra que no ha habido una debida planificación que no se han generado las actuaciones, ni la reorganización financiera por parte de las mismas, sino por el contrario creo que como lo decía el Representante Atilano Giraldo y quienes me antecedieron en la palabra, lo que hemos visto es una desorganización, la falta de planeación y cumplimiento, que además de fundamentarnos en un informe que nos da la Contaduría General de la Nación y la Contraloría General de la República, muestra que no existen resultados positivos desde el punto de vista administrativo y me gustaría escuchar que se han adoptado mecanismos para corregir. ¿Cómo lo demuestran? Con obras que se inician y que deberían ser entregadas y que no ha ocurrido; y por lo tanto el atraso en obras implica mayores recursos, de ahí nunca vamos a tener unos presupuestos ajustados, sino que siempre vamos a ver la ejecución de proyectos que se realizan a nivel nacional aumentos de recursos, contratos adicionales, de ahí nunca las cosas tuvieron la debida planificación y creo que en este momento el Ministerio de Transporte y las demás entidades del Gobierno la oportunidad de reconsiderar la manera de cómo se vienen adelantando o ejecutando proyectos en nuestro país, hay dos ejemplos que nos tienen indignados, en el caso particular que siendo Representante del departamento del Atlántico y es el caso del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, la ejecución de las obras estuvo paralizada por más de 6 meses, por una peluquería, pero esas no fueron las verdaderas razones, hay razones de fondo que no se ventilan ante la opinión pública, que una obra que se inició en el año 2015, la remodelación del

Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz que presta sus servicios a todo el Caribe colombiano, porque se supone que va a ser el aeropuerto más grande que tengamos en el Caribe colombiano, si ustedes llegan a ese aeropuerto sienten una profunda tristeza, aún no lo han concluido, que hay una fecha incierta, porque algunos nos dicen que el 31 de diciembre del 2019 están culminadas las obras, otros que será en febrero de 2020, la verdad esto no avanza, llegar al Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz no genera ningún tipo de comodidad a nadie, porque es posible que en condiciones que muchos aeropuertos que están mejorando su infraestructura uno entiende las incomodidades que pueda generar las obras que se vienen realizando, pero las interrupciones del fluido eléctrico en el lugar, nosotros que vivimos con un inclemente calor, llegar ahí es llegar a un baño sauna, las incomodidades del transporte, todo en el aeropuerto es un caos, no sé cómo lo van a entregar como dicen, y quiero que nos aclaren porque la comunidad del departamento del Atlántico merece respeto, y hoy las cosas no se están llevando en debida forma, ni existe la claridad de qué es lo que está ocurriendo y cosas como esta es posible que para algunos sean nimiedades, pero esto impacta de manera negativa cualquier, de manera negativa cualquier presupuesto, porque no solamente es el tema financiero, es el tema social; otra obra es la circunvalar de La Prosperidad, vía importante en mi departamento que está semiparalizada por una iglesia que entre otras cosas, muestra la falta de planificación en el proyecto como tal, tiene paralizado el proyecto y la culminación de las obras.

¿Qué ocurre? Que hay retrasos, que hay obras adicionales, eso no es culpa del contratista, estos atrasos impactan de manera negativa en todas las obras que se vienen realizando por parte del Ministerio de Transporte, de Invías, de la ANI, todas las obras, todos los retrasos impactan de manera negativa el presupuesto de las entidades y de ahí esos informes negativos, no hemos actuado con absoluta responsabilidad y entre otras cosas no hay claridad, han disfrazado las razones por las cuales y quisiéramos conocerlas, por qué el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz no se ha concluido en los términos que se establecieron, por qué la circunvalar de La Prosperidad no ha concluido. Que no siga siendo el caballito de batalla, la iglesia, porque no son argumentos, cada día el cemento, la tierra, la varilla aumenta y eso impacta de manera negativa sus presupuestos. El Congreso de Colombia ha entregado las herramientas, los instrumentos para que las entidades como el Ministerio de Transporte puedan acceder de manera expedita a todo el tema de ejecución de esos proyectos, de las tierras que no tengamos ningún tipo de inconvenientes, la expropiación de las mismas y sin embargo las dilaciones en el tiempo y efectivo y rápido colocación de una valla y le cambiaron el nombre de esta vía, fue rápido, pero la ejecución de la obra no la han hecho y creo que nuestra gente y el compromiso de las entidades es de no seguir haciendo las cosas mal porque de ustedes desde esta cartera depende,

el tema de la APP del río Magdalena es otra perla, no puedo creer que los estudios pasados no sirvan, no puedo creer que Invías que se encargó de realizar un estudio para el canal de acceso navegable del río Magdalena después de dos años no muestre resultados, todos estos atrasos impactan de manera negativa los presupuestos de las entidades, no creo que ustedes que hoy están al frente dirigiendo y nosotros como Comisión aceleramos el trámite de la ley que radicamos recientemente, eso hay que hacerlo porque pareciera que aquí no pasa nada, ni que las implicaciones ante las irresponsabilidades del manejo de los presupuestos no pasara nada, nos encargamos permanentemente, soy integrante de la Comisión Sexta Constitucional exigiéndole recursos al Ministerio de Hacienda para que se ejecuten las obras que clama nuestra comunidad, preocupan las vías terciarias del país, no veo que ese proyecto arranque y los recursos, creo que hay muchas explicaciones que estas carteras deben darnos a todos nosotros, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Tiene el uso de la palabra el Representante Diego Osorio, posteriormente la doctora Jéniffer Arias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Diego Javier Osorio Jiménez:

Presidente, buenos días, para los colegas un cordial saludo, a los funcionarios del sector transporte que nos acompañan; quiero iniciar con una moción de orden, considero que dada la cantidad de temas que estamos tratando el día de hoy, el Ministro contará con bastante tiempo para resolver tantas inquietudes, sería bueno que dejáramos lo que tiene que ver con Invías para una próxima oportunidad, porque se nos iría hasta la jornada de la tarde del día de hoy. En segundo lugar, debo manifestar que lo hemos venido planteando desde la vigencia pasada, estamos cumpliendo 25 años, bodas de plata con el No Fenecimiento de la Cuenta y esta dificultad que estamos viendo por la que atraviesa el Gobierno nacional es estructural y viene de muchos años atrás y con una condición especial teniendo en cuenta nuevas normas sobre las cuales debemos trabajar, tanto las entidades de control como la Contaduría General de la Nación y por supuesto la Comisión Legal de Cuentas, esto nos da a entender que las entidades en este caso del sector de Ministerio de Transporte viene contando con la voluntad para mejorar ostensiblemente en el cumplimiento de las normas desde el punto de vista de presupuesto y de contabilidad, pero pese a esta dificultad que es estructural consideramos que ya es hora de lograr que los conceptos que se tienen por parte de la Contraloría General de la República, de la Contaduría General de la Nación y lógicamente que debe intervenir el Ministerio de Hacienda y principalmente la Auditoría General de la República deben ser uniformes, vemos unas diferencias conceptuales que ocasionan verdaderas dificultades en la aplicación de las normas por parte

de las entidades del Gobierno nacional, normas proferidas por la Contaduría General de la Nación, frente a la aplicación de las mismas en los procesos de auditoría por parte de Contraloría General de la República, es bueno que definitivamente logremos la uniformidad conceptual para que se nos haga viable el trabajo que nosotros realizamos al interior de la Comisión Legal de Cuentas y sobre esto tengo dos inquietudes adicionales a las que han planteado mis compañeros: cómo se está llevando en el sector transporte y en general el Gobierno nacional lo atinente al sistema de control interno de gestión y en particular cómo estamos gerenciando el sistema de control interno contable. Veo que en la medida en que estos sistemas se perfeccionen mucho más, vamos a tener menores dificultades a la hora de la presentación de los informes y en función de las interpretaciones que las diferentes entidades nos dan en materia presupuestal y contable.

Sistema de información financiera, igualmente. Existe una plataforma por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, pero hemos notado que las entidades del Estado manifiestan algunas dificultades para diligenciar estas plataformas, cómo definitivamente solucionamos este tipo de dificultades, para lograr llevar a feliz término el trabajo que nos compete como Comisión Legal de Cuentas, trabajo que debe ser no en función de la coercitividad y de esta norma que viene en camino respecto de investigaciones disciplinarias que se podrían presentar por el No Fenecimiento de la Cuenta durante dos años seguidos sino que debería ser por efecto de nuestra proactividad en el manejo de la gestión contable del país que es tan importante, si una entidad privada necesita claridad en su contabilidad para no soportar una bancarrota, el Estado tiene que hacer lo mismo porque si no nos vamos a ver abocados a una gran dificultad desde el punto de vista contable y esto nos traerá consecuencias que definitivamente no serían las mejores para el país; desde el punto de vista técnico ya que mis compañeros han venido tratando estos temas, quisiera adentrarme en 3 de manera puntual y enunciativa para no cansar al Presidente de la ANI y al Director de Inviás.

Primero: Túnel de la Línea, hoy según el Plan de Desarrollo y el Presupuesto denominado Túnel del Segundo Centenario. ¿Qué ira a pasar con esta obra tan importante para el país? Esta comunica al occidente con el centro y atraviesa el departamento del Quindío, para aproximar esta vía al Valle del Cauca y al Pacífico, esta vía ya nos han dicho que se va a entregar en los próximos días vigencia 2021 y tiene mucho que ver con la ANI y con Inviás, necesitamos que se mejoren ostensiblemente los procedimientos para que por fin, después de tantos años logremos en el departamento del Quindío y en Colombia contar con una vía tan importante sobre todo en función de la Alianza del Pacífico, en segundo lugar; esta vía que está próxima a culminarse tengo

entendido que estaríamos hablando de su entrega en el año de 2021, según ustedes, nos han manifestado y qué bueno poder saberlo de manera clara y va a tener también una necesidad, porque queda con alrededor de 56 kilómetros que no van a tener doble calzada para la comunicación con el Valle del Cauca por esta vía que sería la doble calzada Calarcá-La Paila y tengo entendido que el Ministerio de Transporte y la ANI han llegado a diferentes iniciativas, tal vez 2 en ese sentido y quisiéramos saber en el departamento del Quindío y en el Valle del Cauca, doctor Álvaro Monedero, qué pena que me apropie de su derecho como Representante a la Cámara por el Valle del Cauca ¿En qué estado está ese procedimiento? ¿Qué vamos a hacer? Nos ha comentado el señor Viceministro de Transporte que posiblemente será adjudicado hacia la vigencia 2022, pero quisiéramos saber, en qué estado está esa vía de acceso tan importante para esta región y en particular para lo que tiene que ver con la alianza del Pacífico y la conectividad con el centro del país, finalmente, me tocaba el doctor Atilano Giraldo, colega del departamento del Quindío, el Aeropuerto El Edén; definitivamente un aeropuerto que marcará la ruta de la competitividad del departamento del Quindío, este no es un asunto de poca monta, de este aeropuerto depende gran medida el desarrollo económico y social de un departamento tan golpeado en materia de desempleo, aunque las cifras digan que estamos mejorando, pero otra cosa es la realidad que se vive en el municipio de Armenia y municipios circunvecinos.

Tenemos serias dificultades en materia de empleabilidad y consideramos que el Aeropuerto El Edén nos debe sacar adelante, no queremos en este sentido que nos suceda lo que nos ha comentado el colega de Sucre, que el aeropuerto se entregue empaquetado con otros aeropuertos y que finalmente después de 10 años como nos dice usted que está sucediendo en el Aeropuerto de Corozal, veamos que no fluyó lo que necesitábamos en un aeropuerto tan importante como este, de pronto en un paquete como el que se está estableciendo no sería de gran trascendencia un aeropuerto como el de El Edén, pero para nosotros como comunidad del departamento de Quindío es de vital importancia, no estamos diciendo que no estamos de acuerdo con una concesión, por supuesto que se podría entregar ese aeropuerto en concesión, pero les pedimos a ustedes señores de la ANI que nos tengan en cuenta, que estudien muy bien cuáles serían las condiciones de entrega en concesión, porque aquí lo que está en juego es la vitalidad, la calidad de vida y el desarrollo económico y social de la comunidad del departamento del Quindío, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Representante Jennifer Arias, tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Jennifer Kristin Arias Falla:

Buenos días, un saludo muy especial para todos los invitados, creo que ya todos conocemos la situación que estamos atravesando en la vía Bogotá-Villavicencio, ha sido una situación muy difícil, el Gobierno la ha enfrentado con mucha altura, ha hecho y dado todas las soluciones posibles y lo de reconocer el Presidente ha estado al frente, el Ministerio de Transporte también en cabeza del Viceministro, el Ministerio de Hacienda nos ha ayudado con los recursos que hemos necesitado, mi intervención va orientada a la malla vial del Meta, en el año 2015 nunca empezó, entró a laudo arbitral, el año pasado hicimos un debate aquí, hemos seguido haciendo debates y en febrero de este año al fin tuvimos una luz en el camino y ya se había dado un fallo de ese laudo, e íbamos a tener una respuesta de lo que iba a pasar con nuestras vías, han pasado estos meses y seguimos sin obtener una respuesta sobre esa malla vial, que están llegando a un acuerdo, que el laudo no fue claro, que necesitamos saber más, que la interventoría o la concesionaria y la verdad es que la malla vial del Meta no puede seguir esperando más, nadie invierte en las vías, ni se puede invertir porque esta concesión está viva, nadie da una respuesta, hay unos puentes que están necesitando de manera urgente una intervención, sobre todo en la vía hacia Acacías, que por el invierno han tenido unos problemas estructurales y aún han pasado meses y no tenemos una respuesta sobre el tema.

Estuve en reunión en la ANI hace unos 20 días y me dijeron que en la comisión Pacífico-Orinoquia que incluso ahí está el Presidente, nos dijera que ya estaba definido todo cómo se iba a hacer, que era lo que iba a pasar, pero al día de hoy nosotros no vemos una respuesta clara respecto a este tema, quiero pedir de manera especial, respetuosa, pero contundente al doctor Louis Kleyn que nos dé una respuesta a los metenses, estamos sufriendo con la vía Villavicencio-Bogotá; necesitamos nuestras vías alternas, necesitamos descongestionar los municipios, que nos digan qué no va a hacer la concesión, pero que nos den una respuesta, porque nosotros no podemos seguir esperando, han pasado desde febrero a la fecha 6, 7 meses y no tenemos una respuesta, se había hablado de la posibilidad de utilizar unos recursos para empezar a construir la doble calzada para Acacías para reforzar y revisar el puente que está en situación difícil sobre el río, de manera especial y contundente le pido doctor Louis Kleyn que nos den una respuesta a los metenses, ya no podemos seguir siendo que estamos revisando, es que el fallo, es que estamos viendo, porque ha pasado demasiado tiempo y nos vamos a quedar ahí y luego van a decir; no llegamos a un acuerdo, entonces nos vamos a un tribunal y duramos otros 5 años esperando y se va a acabar el Gobierno del Presidente Iván Duque y nosotros no avanzamos nada con el tema de la vía, estoy muy preocupada por esta malla vial y no es justo que hayan pasado

4 años y no se haya hecho nada por las vías del departamento del Meta y no está bien que sigamos esperando todo este tiempo y no tengamos una respuesta de lo que van a hacer con nuestra vía.

Aprecio el Gobierno del Presidente Iván Duque, creo que lo ha hecho muy bien, lo defiende en todos los aspectos, pero quiero pedir que este tema no sigamos esperando respuestas y no podemos seguir esperando, esas vías son supremamente claves para el desarrollo del país, el futuro de Colombia está en la altillanura, está en la mitad de Colombia, territorialmente allá está todo el desarrollo que se pueda hacer en temas de alimentos para el país y para el mundo, no podemos seguir esperando a que nos digan; después miramos, vamos avanzando, necesitamos una respuesta urgente sobre la malla vial del Meta, gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Tiene el uso de la palabra el Representante José Élvor Hernández.

Hace uso de la palabra el honorable Representante José Élvor Hernández Casas:

Buenos días, ya todos se ha referido a los temas que nos duelen en el país, pero quiero hablar del aeropuerto de Ibagué, una infraestructura muy bien hecha, pero que le falta lo más importante que son los aparatos de la aeronavegabilidad y mantiene cerrado, si hay un concurso de aeropuertos que más se cierre, gana Ibagué, tiene un vuelo en la mañana y cuando nos quedamos toca hasta las 3 de la tarde que hay un segundo vuelo, porque solo está Avianca, muy buen edificio y la pista cerrada porque nos falta lo más importante y quiero recordar ese tema, pero también quiero hablarle un poco de la vía porque sé que lo vienen haciendo porque también hay que reconocer, quiero reconocerle a la Ministra de Transporte que es una mujer dedicada, trabajadora, correcta y que recibió una herencia de miles de problemas y aunque no hay disculpa por lo de las cuentas, pero si se nota que es el único Ministerio que funciona, que va a las regiones y que está pendiente de los problemas que tiene el país en el tema de conectividad, le hago el reconocimiento hoy a la Ministra y cuando hablo del Ministerio de Transporte ahí está INVÍAS, ANI y todos que sé que son un solo ministerio y que viene haciendo un trabajo grande, pero vengo reclamando y sé que va por buen camino, se recuperó la vía Cambao-Manizales que es la petición de la bancada tolimese, quisiera que nos contara en 2 minutos ¿Cómo va? Los avances y es importante que ese proyecto que presentamos compañeros lo agilicemos, porque ahí está la solución y mientras que ese proyecto de ley no funcione en esta Comisión, va a seguir pasando lo mismo y no es solamente hoy el Ministerio el que nos cuenta que no avanza, sino que todas las entidades han pasado por acá y ha sido lo mismo y van a seguir pasando si no ponemos una solución para que ese proyecto se agilice, debo nombrar un compañero,

Jimmy que está pasando por un momento difícil y tenemos que entenderlo y ser buenos compañeros y ha venido siempre preguntando por la concesión Mocoa-Santa Ana-Neiva y quiero que en su nombre recordarlo que sé que está muy pendiente que haya una respuesta, estoy atento de lo que haya que hacer para colaborar, esta Comisión está para eso, no la miren como los malos sino que les puede ayudar a que las entidades se fortalezcan con este control que hacemos acá, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Doctor Faber Muñoz.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Gracias señor Presidente, primero; nos trae una preocupación técnica que es resuelta hoy, los tiempos que se van a tomar las instituciones ligadas al sector de transporte, referente a lo que van a hacer y a la valoración de los activos que no han sido incorporados a la información financiera del país, segundo ¿Qué están haciendo para mejorar? ¿Dónde están los planes de mejoramiento? ¿Se han ido cumpliendo los compromisos con la Contraloría General de la República? ¿Qué tanto han avanzado? Es lo que queremos saber en términos de subsanación de hallazgos ¿Qué han hecho? ¿Qué tanto han logrado? Esa es la parte técnica y si me permiten hablar un poco de la región, el Cauca es un territorio con miles de problemas, usted quiere ver los problemas del país vaya al Cauca, si quiere ver dificultades en movilidad, vaya al Cauca; un departamento que tiene una ventaja importante que es tener el Océano Pacífico al lado y no tiene comunicación terrestre con el Pacífico y que le pase a un país como Bolivia porque no tiene territorio ligado al mar, pero nosotros que si lo tenemos no tenemos la posibilidad de conexión afortunadamente el departamento utilizó sus recursos para hacer la segunda fase de los estudios para luego pasarle el problema a la Nación ¿Qué vamos a hacer? Para hacer una vía que conecte, el centro del departamento con el Pacífico caucano, segundo; hemos hablado en varias oportunidades

¿Qué va a pasar con un gran triunfo para los caucanos en término de movilidad estratégica como era la doble calzada Santander de Quilichao-Popayán ya contratada, hemos ido en el tiempo en resolver un problema jurídico de contratación y no hemos encontrado una solución pertinente al mismo, se le han atravesado todos los problemas que pueda tener esa vía, pero ¿Cuál ha sido el trabajo que han venido haciendo ustedes, para que definitivamente se logre solucionar? El Presidente se comprometió que a diciembre de este año en compromiso con la bancada del Pacífico colombiano y se habló de una solución definida en términos económicos y técnicos para lo que debía ser la doble calzada Popayán-Pasto o Rumichaca ¿Qué debería contener la doble calzada Timbío- El Estanquillo? Por la falla

profunda que tiene el tramo de la Panamericana actual que cualquier inversión que usted haga siempre se va a perder porque el sector tiene una falla geológica enorme, eso es un compromiso del Gobierno que se convierte en un compromiso del Estado con una región como el departamento del Cauca que está en medio de la unión internacional del sur de Latinoamérica con nuestro país hasta la Costa norte, pero al tiempo Director de INVÍAS estás obras inconclusas que avanzaron bien hechas, pero no se han concluido, tenemos las obras que comunican al centro del Cauca con oriente que le sirven de descongestión a Cali, al Valle y a Nariño. Tenemos la obra Puracé-La Plata que une a Neiva con el centro del país y puede ser la vía alterna que en momentos de problemas sociales que taponan la Panamericana puede servir para descongestionar Popayán con Bogotá y ahí se fue quedando, la obra Coconuco-Isnos, le brindaría a la gente una posibilidad fresca ambiental de turismo para conocer otras rutas mejores y más económicas que pasar los retenes de la Panamericana y las incomodidades de pasar por la Línea, la otra vía comunica Popayán con Pitalito, pero a través de eso se comunica con Caquetá, Putumayo con el centro del país y podíamos dar la vuelta en forma más rápida para llegar a un municipio que no tiene vías al Cauca, ninguna que pueda comunicar el Cauca directamente con la cabecera municipal que es Piamonte, es increíble que tengamos que pasar por 4 departamentos para llegar de Popayán al municipio, eso parece como antes que hablábamos de caminos ¿Qué tenemos con esas imposibilidades? Falta de recursos, falta de compromiso político para que eso se pueda terminar de ejecutar, todos reconocen la importancia estratégica de esa conexión, sabemos que los problemas del conflicto armado y el paso de la guerra pasan por inversiones que mejoren la conectividad regional, quitarle espacio a los que quieren sublevar el orden, quitarle territorio para que la gente pueda moverse por el territorio con tranquilidad, además económicamente es fundamental para una economía debilitada como la del departamento del Cauca, poder movilizar los productos entre un sector y otro, para llegar más fácil a la región del Meta, la conexión de oriente dependen de las posibilidades de conexión con Cauca y con Valle-Buenaventura o con Cauca y el Pacífico, cuando tengamos por fin una salida al mar, hay una cosa que no se puede creer y esa discusión se viene haciendo hace mucho rato, las inversiones públicas del sector transporte que se han venido haciendo lo que han hecho es profundizar un problema enorme, los equipamientos públicos nacionales más importantes que tiene Popayán hoy, son; la terminal de transportes que era vecina, quedaba al lado de la antigua vía Panamericana que ya no es la vía Panamericana, pero que sigue siendo la vía Panamericana que recorre Popayán de sur a norte, se construyó hace 25 años la variante para darle la posibilidad a que se descongestionara, hay un problema jurídico y Popayán puede estar hoy sentenciada a pagar más de 80 mil millones de pesos de una obra que se construyó hace 25 años y

que hoy es otra calle más de la ciudad, semaforizada y tan compleja su movilidad como la antigua Panamericana, pero lo complicado es que al lado de la antigua Panamericana queda la terminal de transportes y el manejo del flujo vehicular ha sido complicado, para no concentrar el flujo de todos los buses de pasajeros que llegaban del norte le quitaron la movilidad y les dijeron den la vuelta por la variante y se regresan por el sur occidente y congestionaron la otra vía y la acabaron, eso no puede ser, peor; detrás y creo que es la única parte del país donde conectado el lindero contiguo a menos de 200 metros, está el aeropuerto que queda a una cuadra de la ciudad a ambos lados, detrás del aeropuerto a un lado queda el equipamiento de la Policía Nacional a la terminación de la pista al lado sur donde hay un río, preciso donde fue el accidente aeronáutico hace 20 días, esa pista es muy complicada, el aterrizaje y la salida por ambos lados complicado, pero no tiene cómo extenderse porque está poblada desde hace muchos años por todos lados, con los problemas que pueda tener de mejorar el servicio aeronáutico porque vuelos de mayor peso no podrían aterrizar y lo más complejo es que detrás de la pista, la terminal, el aeropuerto y su pista está el Ejército Nacional que ocupa toda el área de la parte de atrás, no hay una sola comunicación entre la antigua Panamericana y la antigua variante de hace 25 años de Popayán que hoy es una calle, la ciudad está en completa inmovilidad, no tiene como desarrollarse hacia el sur occidente, el mayor potencial de desarrollo urbanístico lo tiene hacia el norte, pero con ese problema de movilidad ya la gente no quiere comprar habitaciones en el norte porque se demora en un espacio tan pequeño entre 2 y 3 horas, yendo del centro a salir a Cali, se puede demorar más saliendo de la ciudad que llegando a la ciudad de Cali que está a 120 kilómetros, la conexión interna no existe, pero para que haya conexión siempre hemos dicho que debe pasar necesariamente por cambiar de ubicación la terminal de transporte y el aeropuerto y en contradicción a esto el año pasado se apropiaron recursos para el mejoramiento del aeropuerto o sea que ahora financieramente es imposible pensar en darle una nueva ubicación al aeropuerto porque se le está invirtiendo mucho dinero para dejarlo afincado.

¿Hasta cuándo? Postergando los problemas de movilidad de una ciudad pequeña que se creció mucho, que no fue planificada y que cualquier planificación pasaría para mejorar la movilidad, porque haya vías que conectan entre occidente y oriente a la ciudad, que no se pueden hacer por la terminal de transportes y por el aeropuerto que es lo que compete, ya abra otra discusión con el Ejército y la Policía Nacional lo que les digo es ¿Por qué no ayudan a que una ciudad que ha sido el eje del conflicto por muchos años en el país, una ciudad que no tiene recursos propios para proyectar obras de importancia, la única obra que se hizo de importancia de recursos del orden nacional en Popayán es una intercesión vial, el sumergido de la 17 con la antigua Panamericana, mejoró mucho la movilidad, pero hace muchos años y es la única, no

hay un solo puente que mejore movilidades, no hay conexión entre oriente y occidente, necesitamos que se piense estratégicamente y definitivamente esa terminal tiene que moverse de Popayán, del centro de la ciudad que tiene que empezarse con seriedad y responsabilidad a pensar en cambiar la ubicación de Popayán del aeropuerto como ninguna ciudad Popayán tiene los mejores territorios hacia los lados porque son zonas planas, mesetas donde se podría hacer una gran aeropuerto, por lo menos mejor que el que tenemos con posibilidades de crecimiento hacia el futuro, porque nunca va a ser Popayán y el Cauca si vamos a hacer la paz no podemos condenarla a que solamente llegue estructuralmente hasta donde lo que hoy tiene.

Esta es un mensaje que quería darle a usted y a través de usted a la Ministra de Transporte, que miren al Cauca de otra manera, no podemos ser solamente nosotros, el territorio donde se haga el conflicto armado, el Cauca no puede ser un teatro para la guerra, tiene que ser el teatro donde se haga la inversión pública para aclimatar la paz y solamente la pueden hacer ustedes en términos de infraestructura vial para el desarrollo, gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

El doctor Diego Osorio pidió una moción de orden, pero los temas están vinculados, el doctor Juan Esteban Gil, no tiene inconveniente en esperar, vemos que el quórum se sostiene no considero que aplacemos el tema de INVÍAS, doctor Louis Kleyn tiene la palabra e inmediatamente escuchamos al doctor Juan Esteban Gil.

Hace uso de la palabra el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Louis François Kleyn López:

Gracias por el interés, el mandato que tenemos del Presidente de la República es escuchar a todos, es llegar a acuerdos, conciliaciones y es lo que estamos haciendo alrededor de Colombia, es lo que hacemos con las personas que han sido ungidas democráticamente como Representantes del país como son ustedes y de verdad que estamos contentos y dispuestos a compartir información, opiniones, a tomar nota de las propuestas; lo quiero reiterar y para nosotros es un verdadero placer, personalmente estar acá e intercambiar ideas porque muchas de las cosas son útiles para nuestra futura gestión, y muchas ideas son novedosas y bienvenidas.

Sobre el tema de la contabilidad les quiero decir que mi carrera profesional ha sido enfocada en la contabilidad, mi abuelo y mi padre se preciaban de ser grandes contadores, es algo a lo que nosotros le damos mucha importancia, solo quiero decir que la contabilidad de la ANI es magnífica, anteriormente fui vicepresidente financiero del Banco Agrario, cuando recibió la Caja Agraria que no había tenido las cuentas aprobadas desde el año 1996 y ya estábamos el 2001 y así como en el año 2002, 2003 logramos Fenecer las Cuentas que

no habían sido aprobadas por la Superintendencia Financiera de la Caja Agraria y también quedaron al día las del Banco Agrario, era una situación diferente a la que recibimos de la ANI que tiene una contabilidad espectacular, ustedes verán que las observaciones son mínimas y desde mi punto de vista aunque con todo el respeto con la Contraloría General de la República y la importancia de llegar a un entendimiento y un acuerdo no son de una alta relevancia, no hay diferencias en el PYG (Cuenta de Pérdidas y Ganancias), que es lo más importante para una compañía ¿Qué está pasando con los gastos? ¿Qué está pasando con los costos y con los ingresos? La única observación que tenemos es con respecto a la ejecución presupuestal ¿A qué se debe esa diferencia? A que ahorramos dinero, a que hemos gastado menos dinero del asignado, estamos hablando de una entidad que gasta 100 mil millones de pesos al año, en eso estamos muy orgullosos; que la única observación sea; ustedes no se han gastado todo el presupuesto, en los temas de caja no hay ninguna observación y es lo más esencial, la caja es el valor que tiene una entidad, es realmente el valor que tiene una compañía, no hay ninguna observación negativa de parte de la Contraloría General de la República en ese sentido, las observaciones que no tenemos adecuadamente valorados los conflictos jurídicos, es la típica parte de un activo o un pasivo, que es una obra de arte porque no se sabe lo que va a pasar con un conflicto, con una sentencia judicial, no se sabe para dónde va, todo lo que existen son metodologías y nosotros con el apoyo de la Contaduría General de la Nación, con el apoyo de la Agencia Nacional de Estado colombiano tenemos una metodología que nos parece que nos funciona y que es suficientemente adecuada, igual la estamos revisando y seguiremos revisando este aspecto con la Contraloría General de la República, quería anotar; las otras observaciones fueron sobre la clasificación del patrimonio, lo importante es que el patrimonio total no cambie y la Contraloría General de la República nos reitera que el patrimonio total está bien calculado por lo menos con respecto a la clasificación de las cuentas dentro del patrimonio, es verdad que tenemos unas cuentas por cobrar, la concesión autopista Bogotá-Girardot, pero eso no es problema contable, es un problema de gestión y digamos que se ha hecho aunque no hayamos logrado resolver ese problema, pero al contrario muestra lo bien clasificada o contemplada la contabilidad en la Agencia Nacional de Infraestructura que no muestra la contabilidad con toda claridad, está registrado este activo que no ha podido hacer efectivo, este reclamo con un concesionario fallido de una concesión anterior.

Lo único que nos queda y que reconocemos su relevancia y trascendencia en detalle, de los valores de las construcciones, de las concesiones que estamos recibiendo a nuestro cargo o que estamos entregando a otras entidades del Estado sobre todo al Ministerio de Transporte, al INVÍAS y a la Aerocivil, de nuevo son detalles de reclasificaciones en algunas partes por ejemplo sobre cómo reclasificamos el CAPEX

(en inglés: *Capital Expenditure*, son los gastos que una compañía realiza en bienes de equipo y genera beneficios a esa compañía), para la autopista del café y como era una autopista vieja no teníamos una metodología implementada en el momento que se estaba ejecutando la obra y por eso tenemos unos rezagos, pero al final del día son casi problemas de opinión y con la 4G estamos trabajando muy duro y quiero reiterar que los informes de las interventorías son muy buenos, en el aspecto financiero de las concesiones 4G son espectaculares, de pronto en otras cosas pueden fallar, pero no en el informe financiero que hacen, nosotros sabemos lo que está pasando financieramente con cada una de las concesiones, los patrimonios autónomos son patrimonios que los llevan las fiduciarias independientes, que tiene supervisión independiente adicional a la que tenga el interventor, el concesionario incluso los banqueros que han financiado las obras.

Sobre esto no quiero dejar dudas, la contabilidad a pesar que tengamos estas pequeñas diferencias y a pesar que estamos trabajando muy fuerte sobre el tema del reconocimiento y evaluación de los activos, la contabilidad de la ANI refleja adecuadamente lo que sucede con la entidad y la contabilidad que recibimos de las concesiones, de los gastos, ingresos y de las inversiones totales que hacen las concesiones es adecuada, es una contabilidad con la cual profesionalmente estoy satisfecho, y quiero felicitar al departamento de contabilidad de la ANI porque hace un buen trabajo y a la gerente de control interno porque también hace un trabajo impecable que es el trabajo que permite a la Contraloría General de la República supervisar muy bien a la Agencia Nacional de Infraestructura, queremos mejorar, estamos contentos de recibir las visitas de la Contraloría General de la República y por supuesto que las encontramos útiles y de la máxima importancia, estamos en la disposición de seguir solicitando Fenecimiento y realmente lo que nosotros solicitamos es que con las observaciones y sin hacer caso omiso a esas observaciones, ajustes y prácticas normales de una auditoría contable, que la Contraloría General de la República nos ayudara a Fenecer las Cuentas dejando claro estas observaciones y estos planes de mejoramiento que estamos implementando en la ANI y creo que eso es lo primero, no quiero que ustedes piensen que nosotros estamos dilapidando, desordenando el erario público porque no es así, nos tomamos con la máxima responsabilidad la supervisión de los dineros que se originan en los impuestos de los colombianos y para nosotros esto es una parte importante y central de mi actividad y de mi responsabilidad.

Entrando en otros temas, queríamos anotar sobre las concesiones aeroportuarias, es verdad que ha habido concesiones anteriores y Colombia ha tenido una transformación radical en el transporte aéreo en los últimos 10 o 15 años, la Colombia de hoy es muy diferente, el avión se volvió un transporte popular y todo Colombia se mueve ahora en avión, las concesiones originales estaban asumiendo otro

panorama, otros riesgos que eran diferentes a las actuales y entendemos eso, estamos dispuestos a escuchar las opiniones y queremos que las nuevas generaciones de concesiones, las cuales estamos adjudicando nosotros, sean mucho mejores y muy adecuadas a los grandes aeropuertos y para compartir la información con ustedes, los aeropuertos de más de un millón de pasajeros al año son aeropuertos que producen mucha caja, son grandes negocios que tienen la posibilidad de autogenerar inversiones, incluso aeropuertos de más 500 mil pasajeros al año, como es el caso del aeropuerto de Armenia, este es el panorama que estamos enfrentando y estamos muy contentos de compartir esta información como hemos hecho en el caso de la concesión de AeroCali, estamos contentos de compartir cuáles son las inversiones programadas ¿Qué se espera de esas inversiones programadas? ¿Por qué se hacen estas inversiones programadas? ¿Por qué se hace una nueva torre de control? ¿Por qué se hace una nueva terminal? ¿Por qué se hacen nuevos parqueaderos? ¿Qué beneficio van a obtener? ¿Cómo se reparten los ingresos regulados y los no regulados? Por ejemplo; los aeropuertos grandes tienen casi la mitad de los ingresos no regulados, los parqueaderos, los comercios y otros servicios producen tanto como las pistas y los pasajes de los aviones que aterrizan, podemos compartir las tasas aeroportuarias para los que tiene inquietudes si las tasas de su aeropuerto son bajas o altas, las tenemos para todo Colombia y estamos muy interesados y dispuestos a recibir las opiniones sobre qué incidencia tiene esto en atraer más o menos aerolíneas y en mejorar el servicio, con respecto al aeropuerto de Sincelejo, hemos estado consciente de los problemas, de la rivalidad con el aeropuerto de Montería que de alguna manera uno puede sentir que ha despegado más en los últimos 10 años con esta concesión, que el aeropuerto de Sincelejo y lo entendemos, al Representante se le olvidó agregar que el aeropuerto de Sincelejo también atiende Tolú y Coveñas, que también tiene sus aeropuertos más pequeños y vamos a tomar nota de este malestar con respecto al aeropuerto de Sincelejo, trataremos de darle una respuesta; quiero agregar que nuestras oficinas siempre están abiertas para ustedes siempre pueden venir a visitarnos a solicitar información, intercambiar opiniones y espero que en el caso del Representante de Sucre tengamos una visita para que miremos en detalle el aeropuerto de Sincelejo.

Sobre el tema de AeroCali, lo que tiene de interesante son las inversiones que está proyectando sobre el aeropuerto de Buenaventura, entre 120 mil y 180 mil millones de inversión, esto cambiaría dramáticamente el aspecto de esta ciudad y creemos que sería muy exitoso porque tiene gran demanda represada, siendo el puerto más grande de Colombia y el puerto más relevante sobre el Pacífico, una de las grandes virtudes que tiene esa concesión, junto con unos 500, 700 mil millones de pesos de inversiones para el aeropuerto de Cali, en adición hay unas inversiones importantes para el aeropuerto de Ibagué-Neiva-Armenia que es el aeropuerto más

grande de estos tres, y no es del todo preciso y tiene inversiones de 30 mil millones pero hay que volverlas a hacer a través del tiempo, ósea que las inversiones al final del día son más o menos del doble de lo que se estaban estipulando, pero pueden parecer muy pequeñas para un periodo de 30 años y de pronto este tema también todos vamos a estar en otro lugar, y para aquellos que producen caja pueden parecer un poco largas, de nuevo el medio va a cambiar, la competencia va a cambiar y nosotros qué sabemos qué va a pasar en 10 años con un mercado tan dinámico como es el mercado aeronáutico, también entendemos estas preocupaciones, las estamos trabajando y estamos trabajando fuertemente en esta concesión y de nuevo dispuestos a compartir los resultados, nos preocupa que en septiembre del año próximo se acaba la concesión, se acaba también la de Cartagena, Rafael Núñez que son las más urgentes, digamos que tenemos un espacio limitado a no ser que quisiéramos que Aerocivil lleve estos proyectos por un tiempo, estamos escuchando las opiniones de todos con respecto a esto.

El aeropuerto de Barranquilla va un poco retrasado, pero por lo demás estamos satisfechos en que el aeropuerto va a ser completo para junio del próximo año y que las obras del terminal van a estar listas para marzo del próximo año, nos hemos comprometido con el Presidente de la República entre otras porque va a haber la gran asamblea del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), en Barranquilla, a veces hay que ser un poco pacientes con las obras de infraestructura porque se retrasan en todos los países, pero lo que se está haciendo en el aeropuerto de Barranquilla es una obra formidable y lo va a transformar y va a quedar como el aeropuerto más grande del Caribe colombiano, porque tiene gran capacidad de crecimiento, está muy bien ubicado, y que con la vía de la circunvalar de La Prosperidad está a menos de 15 minutos de cualquier lugar de Barranquilla y a 40 minutos de Cartagena y del resto de la Costa, tanto por la autopista de Barranquilla a Cartagena como la autopista que va por debajo, por Luruaco a Cartagena, es un aeropuerto que no solo va a quedar impecable sino que va a quedar con una gran conectividad, lo que lo va a hacer muy útil.

Queremos agregar que hay un plan para hacer un tren, es un plan de la Alcaldía que también estamos aprobando, apoyando, el tren de la carrera 30, una obra que va a mejorar aún más la conectividad de Barranquilla, la circunvalar de La Prosperidad, es la última parte de la concesión Barranquilla-Cartagena, ha avanzado de una forma muy importante y nos falta la última parte que va de Juanmín hasta Las Flores, el corredor que estaba perfectamente identificado y clasificado en el municipio de Puerto Colombia se le hizo caso omiso y la Alcaldía del municipio de Puerto Colombia concedió algunas licencias, para construir sobre el corredor y el corredor que estaba ya delimitado, hubo otras viviendas que se hicieron y sobre ese corredor se hizo esta pequeña capilla, pero nosotros hemos trabajado con mucho respeto con la comunidad y hemos llegado a un acuerdo para

trasladarla y agrandarla con parqueadero a un sitio al lado de la concesión y creo que hemos hecho un gran trabajo con la comunidad de Villa Campestre y las áreas colindantes para que estén satisfechos y para que los miembros de esta capilla estén satisfechos, hemos hablado con el arzobispo de Barranquilla, con el padre de la capilla y creo que hemos llegado a un acuerdo importante, pero déjeme agregar, en ningún momento hemos suspendido la construcción, hemos avanzado y si todo sigue a buen ritmo a mitad de año, máximo un año tenemos completa la construcción de este tramo, con lo cual la circunvalar de La Prosperidad va a quedar conectada con la vía 40 y la vía al mar y habrá una gran conectividad con Barranquilla, esto es más que duplicar el área actual o sea el área nueva que hay entre la circunvalar original y la circunvalar de La Prosperidad más que duplica el área original de Barranquilla, es para el desarrollo urbanístico de Barranquilla, es excelente y es una obra que va muy bien, hemos estado con la Vicepresidenta, con el Presidente de la República inaugurando los tramos porque es una obra de la que estamos orgullosos, el resto de la carretera que va de la Costa de Barranquilla a Cartagena incluyendo el viaducto que es parte de esta concesión, ahora está administrada por el concesionario y esperamos que se haga un buen trabajo.

Hablando del tema de Calarcá-La Paila está en prefactibilidad, en la ANI; nosotros estamos conscientes de la importancia, esto es un proyecto que ya existió en el pasado y por alguna razón no avanzó y estamos conscientes de que en el momento en que el Invías complete el Túnel de la Línea y el cruce de la cordillera esta doble calzada va a hacer falta y estamos trabajando a marchas forzadas para aprobar la prefactibilidad, es un mandato del Presidente de la República. En el mismo sentido estamos trabajando sobre la vía Popayán-Pasto también como mandato del Presidente de la República, estamos trabajando en la estructuración, es una vía muy costosa, difícil de hacer y de mantener, tiene muy bajo tráfico en este momento, pero esperamos que con este proyecto y los adicionales que se están haciendo se crezca el tráfico, en este mismo sentido estamos completando Pasto-Rumichaca que es una autopista fabulosa, doble calzada, estamos completando dos grandes puentes y eso completa la conectividad con el sur del país; hay unas solicitudes en Pasto con respecto a la salida de Pasto hacia el sur y sobre todo con respecto a la entrada de Pasto por el norte de Chachagüí del aeropuerto hasta Pasto, en eso también estamos trabajando y también está trabajando el Invías que va a tener oportunidad de hablar sobre eso.

El Meta: Durante este Gobierno reactivamos la vía que va de Yopal a Villavicencio, es un proyecto que estaba enredado, que teníamos una desavenencia con el concesionario y llegamos a un acuerdo, la vía va en un 4 o 5%, se está trabajando tanto entre Yopal y Aguazul, también a la salida de Villavicencio hacia el norte, esta vía va muy bien, van a ser unos pedazos de doble calzada y el resto de la obra bien mantenida. En el caso de

Chirajara-Villavicencio estamos avanzando, la obra va en un 50% de avance, todo es factual, como dicen ahora, estamos completando el Túnel que llega a Villavicencio que era el gran faltante de esta obra y va a permitir desviar y mejorar la utilización de la carga pesada hacia Bogotá, estamos resolviendo lo del kilómetro 58, hemos intervenido más de 60 puntos en el primer tramo que va de Bogotá a Villavicencio que está a cargo de la nación y hemos intervenido puntos en el resto de la obra; estamos a punto de lograr un acuerdo para empezar con la construcción del puente de Chirajara, hemos tenido algunas dificultades dispendiosas por el antecedente de la caída de este puente, el gran valor que significa este puente. La malla vial del Meta y a las otras concesiones que no han empezado quiero hacer énfasis en que estas concesiones de 4G fueron bastante bien concebidas, pero para funcionar como una máquina, el concesionario hacia la ANI pagaba, la ANI supervisaba, al concesionario se le iban entregando unidades funcionales y se iba desarrollando la concesión, cuando la concesión se para infortunadamente el contrato es inflexible, tiene muchas dificultades para ser reactivado, porque es como si la maquinaria entera se fuera aplastando. Por el contrato que no se hizo se retrasaron los giros de Ecuty, se retrasaron las inversiones, los egresos de los peajes quedaron acumulados en un patrimonio autónomo, los patrimonios autónomos se empezaron a llenar, las vigencias futuras se empezaron a acumular, el Ministerio de Hacienda está molesto porque está girando vigencias futuras que no se están utilizando, reactivar un ejercicio de esto es muy complejo desde el punto de vista legal, financiero y técnico y esa es la razón por la que ha sido tan dispendioso reactivar la malla vial del Meta, que tuvo un laudo que no ayudó, porque fue difícil, impreciso, están bienvenidos a leerlo y dispuestos a recibir sus opiniones, pero estamos negociando con el concesionario la posibilidad de reactivar esta obra y estamos conscientes de la importancia y muy agradecidos de la presión que ejerce la Representante Jénifer Arias y muy interesados y tomamos nota de la importancia que tiene reactivar esta obra. Con respecto a Mocoa-Santa Ana-Neiva la situación ha sido difícil, ellos tuvieron un proceso de caducidad, casi llegó a su fin, presentaron un plan remedial que consiste en encontrar un nuevo concesionario, estamos en eso, hemos hablado con los concesionarios, explicándoles, siendo flexibles con los nuevos concesionarios que quieren entrar y estamos trabajando el tema.

La vía que va de Santander de Quilichao-Popayán creo que sí estamos midiendo la temperatura y la proximidad de llegar a un acuerdo de una reactivación, creo que de los tres corredores que he mencionado es el que está más próximo a encontrar una solución y por lo tanto va a ser reactivado, es un corredor de gran importancia, que le ponemos el ojo, con el cual está comprometido el Presidente de la República y estamos trabajando y vamos a tener noticias, tenemos varias personas, varias entidades interesadas en asumirlo y el negocio con

el concesionario anterior que son los Olarte está muy cerca de ser completado.

Sobre el aeropuerto de Popayán aunque aquí está la Aerocivil, tenemos que mencionar que estuvimos con el Presidente de la República inaugurando los inicios de la obra o más que inaugurando, dando inicio a la obra del nuevo terminal que es una inversión de 50 mil millones de pesos y es una buena noticia, pero estamos muy interesados en recibir iniciativas sobre otro aeropuerto en Popayán que mejore este, o sobre las posibilidades de extender la pista, en la ANI estamos interesados en mejorar el modo aéreo y para cerrar quiero enfatizar que el modo aéreo aunque siempre ha estado en la vanguardia el transporte aéreo, la BBC (En español: Corporación de Radiodifusión Británica), está haciendo un especial de las aerolíneas que cumplen 100 años y solo hay tres aerolíneas que los cumplen que KLM (Royal Dutch Airlines), Duty Cheats y Avianca porque esta frase “*que Colombia pasó de la mula al avión*”, es una frase que siempre ha sido cierta, pero ahora más que nunca, con los más de 50 millones de pasajeros que estamos transportando, más de 32 millones de pasajeros que está moviendo el Aeropuerto El Dorado, es un sector que Colombia lidera, que Colombia es un buen ejemplo para el mundo, los buenos aeropuertos de Colombia son tan buenos como en Europa, y funcionan tan bien como en Europa y estamos muy interesados en escuchar las propuestas que tengan ustedes para mejorar en el campo aeronáutico, hay muchos campos para concesión, que son rentables, producen suficiente caja para concebir nuevas concesiones.

Para cerrar quiero agregar que estamos escuchando lo que refirió el doctor Atilano Giraldo, escuchamos con atención la necesidad de mejorar las nuevas concesiones en términos aeroportuarios, negociar mejor para el Estado, el aeropuerto de Ibagué no es tan fácil, la Aeronáutica está pendiente de las ayudas aeronáuticas que son tan importantes, pero el aeropuerto quedó mal hecho, pero estaría en la nueva concesión, tiene una nueva terminal, está funcionando bastante bien, pero no puede recibir aviones grandes aun con las ayudas aeronáuticas, las ayudas son importantes para mejorar la operatividad, pero no van a cambiar la operación de este aeropuerto. Quiero agregar que el tema de Cambao-Manizales llegamos a un acuerdo, fue aprobado por el tribunal de arbitramento y fue aprobado por la Procuraduría General de la Nación y está sujeta a recibir el visto bueno de la autoridad de Parques Nacionales que debe desafectar unos tramos, es lo único que le falta para empezar construcción, alrededor de Girardot hay varias concesiones que están funcionando muy bien, la que va de Girardot-Honda-Puerto Salgar que conecta con Honda-Cambao-Manizales es la conectividad que va a tener el departamento del Tolima y el departamento del Huila que va a ser magnífica, Girardot-Ibagué-Cajamarca donde la parte de Ibagué-Cajamarca se está ejecutando en doble calzada va a empatar con la nueva obra que está haciendo el Invías en el Túnel de la Línea en

el cruce de la cordillera es una concesión que va avanzada, la que va de Ibagué-Cajamarca y que completa Girardot-Ibagué y Girardot-Neiva que va muy avanzada y que conecta a Girardot con la ciudad de Neiva, esta es una rápida visión de lo que se está haciendo.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Gracias Director, tiene la palabra la doctora Martha Villalba y posteriormente el doctor Atilano Giraldo.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, señor Presidente, si hay alguien aquí que quiere que a esta cartera le vaya bien indudablemente es a todos los presentes, entre otras cosas por la importancia que significa, pero quiero decirle doctor Louis Kleyn que con profunda tristeza al escuchar su informe siento que no hay comunicación entre usted y las demás carteras del Ministerio de Transporte, hoy en *El Herald*, periódico de amplia circulación del departamento del Atlántico, sale una nota que lo que ocurre hoy en la vía Cartagena-Barranquilla no es lo que usted acaba de anotar, porque hoy la obra, el proyecto está paralizado por una estación de gasolina y también le quiero decir que Invías le dijo en el mes de octubre a la Ministra de Transporte y al Gobierno nacional que existe un desfinanciamiento en las obras, porque el Director de Invías me puede controvertir porque se dice que la adquisición de predios dejó desfinanciado el proyecto y hoy un tramo de más de 12.1 kilómetros de vía no están financiados.

No digamos que las cosas están bien, porque esto aunque no lo creamos genera graves inconvenientes desde el punto de vista financiero e implica la reformulación de los proyectos, la Ministra de Transporte estableció unos porcentajes de obra que se vienen ejecutando en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortisoz y habló de un 56% en ejecución de obras y el operador del aeropuerto habla que las obras se están ejecutando en un 75% y de verdad, aquí hay que ponerse de acuerdo, las cosas no están tan bien como usted lo ha manifestado mis compañeros Jéniffer Arias, Atilano Giraldo y no queremos tirar piedras, por el contrario quiero que a este país le vaya bien, que la infraestructura le vaya bien, que existe una economía importante en el manejo de los proyectos nuestros, pero aquí hay situaciones que no pueden esconderse y que hoy generan grandes inconvenientes en nuestras comunidades y no lo estoy diciendo yo, no es un simple capricho, a usted lo he visto única y exclusivamente en las sesiones, valoro y quiero decirle que voté por el Presidente Iván Duque, y quiero que a él le vaya bien, porque a los colombianos les vaya bien, pero si aquí nosotros mismos nos mentimos y nos creemos un cuento que no es cierto, hay que afrontar realidades y decir que las cosas hoy no están bien y que vamos a adoptar

los correctivos pertinentes y creería que esta sesión no tendría los fundamentos respectivos y con todo respeto al Representante José Élvor Hernández que conoce de mis raíces y sabe de dónde vengo, pero tengo que decir que las cosas no están bien; me refiero a una estación de gasolina que está en el municipio de Tubará en Atlántico.

Hace uso de la palabra el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Louis François Kleyn López:

Es ese pedazo que faltó de doble calzada, eso apenas es una parte insignificante.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Tiene la palabra, doctor Atilano Giraldo.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Gracias, Presidente, doctor Louis Kleyn le voy a reconocer varias cosas, primero, la actitud de querer escuchar es muy positiva, también le reconozco la calma, la pausa, su tranquilidad para atendernos y quizá para tomar decisiones, pero todos los extremos en la vida son malos, decir que la contabilidad está perfecta, está muy bien, no se vaya al extremo porque así no se soluciona, que la contabilidad, su equipo está trabajando bien, pero hay errores, los hay, lo importante es reconocer que eso no duele y que hay la actitud como usted lo manifiesta de corregir y mejorar, le hago esa reflexión. En su intervención cuando se refiere a la doble calzada Calarcá-La Paila, estoy seguro que tal vez se equivocó, les pregunto a todos, ¿será que es una buena decisión si usted va a construir su casa, diseña todo, menos la cocina? ¡Creo que es absurdo! Y más equivocado cuando cree que el diseño para completar su vivienda la hace después de construir toda la casa, ahí sí va a diseñarla; en su intervención de la doble calzada Calarcá-La Paila creo que se equivoca, el mejoramiento vial de Bogotá-Buenaventura, doctor Louis Kleyn, lleva muchos años, desde el expresidente Álvaro Uribe, él fue el que arrancó; e irresponsable un mejoramiento vial Bogotá-Buenaventura y dejar un cuello de botella, eso no es serio, no es responsable y usted dice que cuando termine el Túnel de la Línea se crea la necesidad para la doble calzada ¡No señor! Se equivocó, ese diseño debería estar y la obra debería estar contratada hace 12 o 14 años, usted hace el 80% o 90% y dejar sin concluir el 10%, para luego decir voy a contratar y lo voy a hacer y todavía pensando que terminemos las otras obras, para hacer lo de Calarcá-La Paila, no señor, se equivoca; usted desde el día que llegó en su diagnóstico de las obras que estoy seguro que lo hizo, dentro de las decisiones que debía tomar cuando le comentaron o si ya lo tenía mejor, mejoramiento vial Bogotá-Buenaventura y ver ese cuello de botella y su decisión debería ser hay que tomar decisiones porque no se puede terminar el 90% y dejar un 10% de un cuello de botella, eso hasta podría llamarlo detrimento patrimonial, hacer

una inversión tan grande para dejar semejante cuello de botella ahí, en 56 kilómetros, eso hay que tratar de solucionarlo lo más rápido posible y hago la claridad, la doble calzada Calarcá-La Paila no es para el Quindío, es para todos los colombianos que gran parte está en el Quindío, es otra cosa, porque a veces nos dicen que el Túnel de la Línea, mire cuántos problemas ha presentado y doctor Juan Esteban Gil quiero reconocer porque nosotros solo hablamos de las cosas malas y parece que nos duele reconocer las cosas buenas, quiero decirle que de sus buenos oficios y del tiempo que lleva ahí, los colombianos debemos darle gracias porque por fin el Túnel de la Línea va a culminar y estoy seguro de que va a ser el próximo año, pero nada nos ganamos con un túnel muy hermoso sin la otra obra, tengo que ser coherente con la intervención en la primera parte, hay que concesionarla, pero concesionémosla bien, no entregarla por entregarla porque ahí no haríamos la tarea bien hecha, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Estamos en una de las carteras más difíciles de manejar en el país, eso es claro ya que ningún proyecto de estos se ejecuta en un año o dos, todos son a largo plazo ustedes están recibiendo una carga muy grande de administraciones anteriores que quisieron hacer lo correcto, invertir en infraestructura vial, ya que esto genera una economía, mejora las condiciones de competitividad del país, pero les tocó el reto y creo que están haciendo un esfuerzo importante y esperemos que logren sacar estas obras adelante, tiene el uso de la palabra el doctor Juan Esteban Gil, Director de Invías.

Hace uso de la palabra el Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Esteban Gil Echavarría:

Gracias, Presidente, un saludo especial para usted y para todos los honorables Representantes y los asistentes y hablando con referencia al tema de gestión presupuestal y contable cuando iniciamos la administración, el principal reto frente a las dudas que tenía el sector sin duda alguna era este, y lo hablo de manera personal por mi formación profesional y porque digamos saber de carreteras, túneles, puentes es un tema en el que me muevo con facilidad, por mi experiencia profesional y por mi formación, pero este tema de gestión contable y presupuestal definitivamente es algo muy oscuro con muchas incertidumbres y el que tenemos 25 años sin Fenecer la Cuenta, de las primeras reuniones que hicimos fue ir donde el doctor Diego y a la Contraloría General de la República a ver cómo era ese panorama, y efectivamente no fue muy alentador por la situación y el represamiento que traíamos, sin embargo esto se volvió un propósito y un reto fundamental porque no puede ser que nosotros estemos modernizándonos en la infraestructura pero no estemos trabajando en lo fundamental que es la modernización, la infraestructura no se moderniza solo pavimentando carreteras o haciendo

puentes o haciendo túneles, se moderniza si hay una buena estructura técnica de las entidades y hay una transformación institucional, con una modernización institucional y técnica de las entidades logramos modernizar la infraestructura, para ello definimos un plan de acción y una estrategia clara para modernizarnos técnicamente, estamos en un proceso de innovación, nuevas tecnologías, sostenibilidad, gestión literal de riesgo, nuevas normas técnicas, software para el sistema de infraestructura, toda una serie de elementos que nos ayudan a que tengamos una robustez y un fortalecimiento para enfrentar y estudiar adecuadamente los proyectos y para que tengamos esa robustez técnica para poder enfrentar estos proyectos.

A la vez una modernización institucional cuál es el pilar fundamental. En la gestión institucional tenemos programas de bienestar para fortalecer la institución, tenemos programas de virtualización, digitalización y transformación digital, tenemos un tema de nuevas fuentes de financiación porque todos saben los retos que está enfrentando el Instituto Nacional de Vías, para el tema de financiación con recursos públicos, tenemos una serie de factores que nos ayudan a modernizar desde lo institucional, pero lo fundamental que priorizamos dentro de nuestro plan de acción que está en cabeza de nuestra Secretaría General es todo el tema de Fenecimiento de la Cuenta que de una u otra forma tiene estos antecedentes del no haberlo podido superar en todos estos años y entrando en materia y viendo el último informe con el que nos hizo la auditoría la Contraloría General de la República nos detectó 58 hallazgos dentro de los cuales hay 36 de presunto alcance disciplinario, 6 de fiscal, 1 para indagación preliminar de manera directa y 1 con proceso administrativo sancionatorio de manera directa.

Lo más preocupante de esto y que más me reta para enfrentar la entidad es que las calificaciones son: la opinión de los estados financieros, es negativa; la evaluación del control interno financiero, es ineficiente; el control de la ejecución presupuestal, es no razonable; la evaluación del plan de mejoramiento, es inefectiva; este es el resultado que nos da la Contraloría General de la República, es un resultado merecido, infortunadamente es un tema en el que llevamos 25 años con un represamiento y cuando vamos a ver cuáles son los aspectos que nosotros tenemos como deficientes, son 4 temas gruesos que traemos una cola y que quiero manifestarlos porque en ese reto que tenemos de transformación institucional lo estamos enfrentando. Lo primero es con referencia a los bienes de uso público y a todos los inmuebles que ha recibido el Invías históricamente, recuerden que Invías recibió lo de Ferrovías, lo de Puertos, lo de Caminos Vecinales, lo del Fondo Nacional, tenemos predios por todas partes que muchas veces no sabemos que los tenemos, los bienes fiscales, los bienes de uso público, la valoración, la legalización, eso trae consigo una serie de problemas represados; lo otro es un tema de una cola inmensa que es lo de la

liquidación de contratos, la legalización de anticipos y ese cierre financiero, presupuestal y jurídico de los contratos que se han ejecutado, el Invías ejecuta alrededor de 2 mil a 3 mil contratos anuales y de la mano de la ejecución no ha venido o no venía la liquidación de contratos, la legalización de anticipos de ese tipo de actividades, ahí también teníamos un trabajo represado grande y todo esto se marca en el No Fenecimiento, el otro tema que trae el Invías los litigios y demandas, los pasivos, todo lo que tiene el Invías que pagar por fallos en instancias finales y los altos intereses que esto conlleva y el 4° tema que es grande es el no tener una política clara contable para poder enfrentar el tema del inmobiliario, el tema de liquidaciones, de litigios y esa política al no tener claridad resulta en esta calificación que me parece que a uno no le gustaría recibir una entidad así o en estas condiciones, sin embargo la acepto, me senté con la Contraloría General de la República y definimos un plan de mejoramiento que fue liderado desde la secretaria general y de la oficina de control interno en un fortalecimiento que hicimos directamente con ellos en donde ya tenemos con certeza las acciones de este año para garantizar el cumplimiento de ese plan de mejoramiento, pero estos 25 años que tenemos de represamiento del No Fenecimiento no se va a subsanar en este año y lastimosamente lo planteo así porque en el reto institucional de transformarnos institucionalmente entendí que mi prioridad debía ser orientada a esto y definir la creación de 5 equipos de trabajo liderados todos por un equipo desde la Secretaría General desde el Fenecimiento de la Cuenta como tal, donde tenemos un gerente y unas personas orientadas para trabajar especialmente en eso, pero estamos fortaleciendo un equipo que es de bienes de uso público del Invías (BUPI), en el que son ingenieros catastrales, abogados, ingenieros civiles, arquitectos, financieros realizando toda la arqueología predial que tiene el Instituto Nacional de Vías, para ver qué tiene y cómo lo contabiliza adecuadamente, un equipo que es interdisciplinario porque depende de la red terciaria, de la subdirección marítima y fluvial; en todas las subdirecciones del Invías para la liquidación de los contratos liderados desde la oficina de contratación, un equipo de armonización contable donde ya tuvimos un gran logro inicial y es redefinir nuestra nueva política contable y de armonización contable donde ya todas las unidades ejecutoras tienen claridad de cómo es el paso a seguir para contabilizar adecuadamente estas acciones y un equipo de pagos, sentencias, consideraciones buscando estrategias de pago para no estar pagando intereses de defensa judicial y trabajando de la mano de la oficina de defensa judicial.

Fortalecimos la entidad a través de un personal orientado a lo que no es misional, a hacer puentes, túneles no; a lo que es fortalecer la entidad como tal y aunque tenemos restricciones presupuestales, ustedes saben que tuvimos una disminución casi del 23% del rubro de funcionamiento para este año y estamos pasando por unas dificultades para funcionar, pero también para invertir; sin embargo,

le dimos prioridad específicamente a esto porque no lo hemos trazado como una obsesión de fortalecer administrativamente esta parte para lograr el Fenecimiento de la Cuenta y hoy tenemos acciones concretas de estos diferentes equipos de trabajo, como le decía, lograr tener una nueva política contable que se está terminando de socializar y que estamos empezando a implementar es una meta prioritaria, es el norte con claridad de cómo tenemos que enfrentar este tratamiento contable y gestión presupuestal, en el tema de inmuebles de uso público seguimos en un procedimiento de actualización de la información que existe en las oficinas de registro, en Catastro y en el IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi) para la armonización y lograr obtener, con claridad qué hay alrededor de los inmuebles de uso público y bienes fiscales que tiene el Instituto Nacional de Vías, una serie de acciones adicionales que creo que es más precisa al liderar el proceso que es nuestra secretaria general que hable de manera puntual en cuanto a los hallazgos y en cuanto a cada una de las acciones y por eso me gustaría que la doctora Clara Margarita Montilla, quien ha liderado este proceso de la mano de la doctora Nulbis, nuestra subdirectora financiera, pudieran avanzar en cada una de estas grandes partidas, le dejo el mensaje que a nivel de cronograma, cuando empezamos el año pasado y tuve la primera reunión con ustedes de este tema decía, espero hasta el año 2020 lograr el Fenecimiento, con la emoción, con el querer, pero cuando hoy entramos y observamos ya tenemos un diagnóstico, un panorama, nos hemos sentado con la Contraloría General de la República, ese plan de mejoramiento creo que quedó bien definido para lograr el cumplimiento el año entrante, lograremos el año entrante el de 2018, pero tenemos la colita de atrás la hemos trazado para el 2021 esa evaluación sea Fenecida la Cuenta.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Para una moción de procedimiento, tiene la palabra el doctor Atilano Giraldo.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Presidente, muchas gracias, qué bueno escuchar a la asesora que trajo el Director de Invías, pero decirle que al escucharlo donde está reconociendo lo que está implementando y tenemos sesiones en las Comisiones Constitucionales, una mañana agradable, de poder escucharlo y que son temas que todos tenemos interés, pero le pediría que nos excuse porque no tenemos el tiempo para escuchar, después de escuchar su intervención donde él reconoce la cantidad de hallazgos y esos errores pero también está diciendo que ha implementado un plan para solucionar si no el 100% en gran parte, creería que podíamos agilizar para escuchar las otras inquietudes que tenemos cada uno.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Como recomendación en las nuevas minutas incorporen que el pago final no sea contra acta final sino contra liquidación, es una forma de corregir el tema de no liquidar porque después que el contratista le pagan su acta final, no le interesa liquidar, es un vicio que tenemos los colombianos de no cerrar los procesos y esa puede ser una solución para los temas específicos, doctor Faber Muñoz.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Faber Alberto Muñoz Cerón:

Gracias, señor Presidente, a ratos paso por ser bastante duro en mis apreciaciones, en lo que respecta a la Comisión Legal de Cuentas, pero sí refresca estas posiciones que asume con responsabilidad al encontrarle fin al problema, solución; obviamente partiendo de un acumulado de problemas que se fue haciendo demasiado grande para encontrarle salida rápida, por lo menos veo que con responsabilidad han enfocado parte de la labor administrativa a resolverlo, eso es bien importante porque eso es lo que no queda claro en las instituciones, a eso le agradecería que después le pueda comunicar a esta Comisión los tiempos que usted cree que esa labor que usted reconoce como urgente, pueda dar buenos resultados para que podamos pensar que podamos avanzar hacia el Fenecimiento de la Cuenta, aunque sea en lo que respecta a Invías, Presidente, gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Tiene el uso de la palabra doctor Juan Esteban Gil.

Hace uso de la palabra el Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Esteban Gil Echavarría:

Con referencia a los temas regionales, empiezo comentando que sobre los temas del Quindío específicamente, lo del Túnel de la Línea tenemos un compromiso de entrega y es una obsesión totalmente marcada de lograrlo en mayo del año entrante, esperamos ponerlo al servicio de los colombianos y cuando subimos esta obra estaba desfinanciada en 620 mil millones de pesos, el doctor Atilano Giraldo y el doctor Diego Osorio han sido seguidores y están de manera permanente haciéndole control al proyecto, se logró conseguir los recursos, establecimos un cronograma que quincenalmente estoy de manera personal haciendo presencia, de tal manera que consigamos el cumplimiento y ponerla al servicio de los colombianos, esta obra no es del Quindío ni del Tolima, es de los colombianos, el Valle del Cauca y todo el país se va a beneficiar con este corredor y esperamos que el Túnel sea en mayo del año entrante y el sistema de doble calzada entre Calarcá y Cajamarca en diciembre del año entrante, es la meta establecida dentro del proyecto, cuando llegamos a Calarcá se forma ese cuello de botella y tenemos que tomar una gran decisión y es ir a

Armenia por las dos vías, por Chaguala o por La María entre Calarcá y Armenia e irnos para La Paila hacia Buenaventura cuando empezamos a observar el tramo difícil es la Línea y nos asustamos porque realizamos el trabajo más complejo que es la Línea y el tramo menos complejo ni lo tenemos diseñado, sucede que existen los diseños de un privado, nosotros tenemos absoluta reserva frente a eso y conseguimos recursos en vigencias futuras para garantizar los diseños, pero no solo es Calarcá-La Paila y lo que decía el doctor Louis Kleyn; claro, estamos estudiando la alternativa de la iniciativa privada, pero nosotros conseguimos recursos para lograr el fortalecimiento técnico y poder contrastar esos estudios que nos entregan los privados, estudiar las alternativas bien sea hacia el río La Vieja como alternativa y terminar el estudio porque no tenemos la licencia ambiental y no tenemos todo el estudio predial del corredor, entre Calarcá y La Paila y también entre Calarcá-Armenia por Chaguala y por La María conseguimos los recursos para realizar los estudios y diseños y espero que la licitación esté abierta antes de finalizar este mes, ya aprobaron las vigencias futuras para obtener la licencia ambiental, no tenerla es nada, no tener diagnóstico de alternativas aprobadas de este proyecto es no tener nada, pero es un tema que históricamente sucedió así y lo tenemos que corregir de esa manera.

Con referencia a los proyectos mencionados con el estudio del canal de acceso sobre el río Magdalena en el tramo final, los últimos 40 kilómetros el estudio lo hicimos y lo terminamos, sino que el contrato tenía un elemento que era conseguir la aprobación del trámite ambiental ante la autoridad correspondiente, ya se hizo la solicitud ante la ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales), pero no ha sido aprobada por la ANLA que nos hizo un requerimiento de información adicional que es normal en este proceso y no quiere decir que haya demoras porque se hizo en el tiempo previsto, se radicó en el mes de mayo y esperamos que con este requerimiento adicional levantemos la suspensión del contrato, nos tocó suspender el contrato no porque no se haya terminado el estudio sino porque teníamos que realizar ese trámite ambiental y de esta manera logramos la terminación del estudio de una vez tengamos el concepto de la autoridad ambiental con referencia a cómo debe continuar; sin embargo, al estas obras ya haber sido valoradas, estudiadas, diseñadas y todo lo que tiene que ver con la afectación que tuvo las pilas del Puente Pumarejo sobre las zonas portuarias, la erosión costera en el kilómetro 19 y todo lo que tiene que ver con el canal de acceso y las obras de protección de los 40 kilómetros y la definición del canal navegable, están diseñadas y valoradas dentro de la APP (Aplicación de software), ese estudio no se había hecho y era una de las incertidumbres que tenía la APP anterior, ya con este estudio terminado va a tener más certidumbres, ya el Ministerio con Cormagdalena en esa prioridad del dragado de la navegabilidad del río están incorporando este estudio en su alcance técnico.

Otro proyecto importante que comentaba la Representante Martha Villalba era de Cartagena-Barranquilla; nosotros tenemos a cargo del kilómetro 79 al kilómetro 92, la adquisición predial fue más costosa, cuando el doctor Louis Kleyn era del tramo concesionado, el que se terminó en los primeros 16 kilómetros, el doctor Louis Kleyn no tiene conocimiento de esto porque estos 12 kilómetros que hacen parte del tramo que se está haciendo por obra pública lo maneja directamente el Invías y usted tiene razón, la adquisición predial y los problemas que hemos tenido en esa zona nos generó una necesidad para cumplir la meta física de casi 57 mil millones de pesos adicionales para poder garantizar la terminación del alcance físico, lo hemos gestionado, sé que ustedes también lo vienen gestionando, sé que ustedes presentaron una proposición en ley de presupuesto para garantizar la obtención de esos recursos, estamos realizando las gestiones necesarias para poder garantizar de no ser posible terminaríamos no los 12 kilómetros sino 8 con los recursos existentes, todos saben las dificultades presupuestales que en este momento estamos enfrentando en el Instituto Nacional de Vías.

La terminación del Puente Pumarejo que esperamos ponerlo al servicio en el mes de diciembre y nos queda el cuello de botella que nos ha mencionado, de ahí hacia Ciénaga, lo estamos resolviendo en 4 frentes; desde el puente hasta el peaje Ciénaga donde va la zona del deprimido, estamos trabajando con la Gobernación del Magdalena donde nosotros contribuimos con 25 mil millones de pesos y a través de un sistema de regalías con 120 mil millones de pesos, de tal manera que con los 145 mil millones de pesos logremos la construcción de casi 4 kilómetros de una de las zonas más complejas saliendo del Puente Pumarejo, 3 carriles, deprimido y una serie de actividades adicionales, entre los 2 peajes entre Palermo y Ciénaga, estamos trabajando en la APP que se viene adelantando por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura a excepción de los puentes que son alrededor de 3 kilómetros que le dan el equilibrio a la Ciénaga que es una obra prioritaria, no tiene ni estudios, ni diseños y ya nos aprobaron la realización de estudio y diseños desde la entidad pública porque lo que decía el Representante Atilano Giraldo es totalmente cierto, muchas veces dejamos esto en manos de privados y nos faltó responsabilidad desde lo público y estudiar adecuadamente estos proyectos y en este proyecto puntualmente, tenemos las vigencias futuras aprobadas y saldrá el mismo día porque está en el mismo paquete de diseños entre Calarcá y La Paila, porque no existía diseño en los viaductos, y así no podíamos obtener la licencia ambiental que es fundamental, ya las conseguimos, el Ministerio de Hacienda nos aprobó las vigencias futuras, es un trámite de 4 meses que es lo que nos demoramos en estos trámites administrativos pero con eso diseñaremos los viaductos y la variante en Ciénaga que ya estamos avanzando en la construcción de la variante en este momento y ahí vamos a tener

un problema por casi 400 viviendas que era el compromiso de trasladar de la Alcaldía municipal, pero al parecer la Alcaldía no tiene recursos para ese traslado y eso genera una desfinanciación de 30 mil millones de pesos de ese proyecto, pero en estricto rigor la obra está totalmente planeada y no compete a mi cartera lo que tiene que ver con viviendas, sin embargo, he hecho gestiones ante el Ministerio de Vivienda a ver cómo puede ayudar a la Alcaldía de Ciénaga en su compromiso y estamos viendo la posibilidad de hacer un viaducto para no pasar por las viviendas que afectaríamos que son 300 o 400 viviendas aproximadamente.

Estamos avanzando desde Palermo hacia el sur, hacia Sitio Nuevo donde terminamos los 18 kilómetros de la vía de La Prosperidad. Con referencia a las vías del Huila, le mostraba al Representante el grave problema y creo que es más grave técnicamente que lo que está ocurriendo en el kilómetro 58 de la vía Bogotá-Villavicencio, en la vía desde Popayán-La Plata tenemos una pérdida de banca, un derrumbe de magnitudes impresionantes, le pude mostrar unas fotos de cómo fue el estudio que empezamos a realizar, quisimos enfrentarlo como lo que hicimos en el kilómetro 89, realizando el estudio antes de meternos y exponer la vida de las personas que iban a trabajar y ya tenemos maquinaria en el sitio desde hace 20 días en donde esperamos poner un paso transitorio en menos de dos meses, pero antes es imposible, es muy compleja la situación en ese sector y creo que es de lo más complejo que en este momento tenemos en el país en cuanto a fallos estructurales viales y que nos tiene en esa desconexión y la concesión del Huila con el Cauca nos va a tocar por una vía que tiene más de 50 kilómetros sin pavimentar que es por la vía de La Plata o hacerla alternativa por el Paletará de Isnos que genera un recorrido largo, se ven condenados a seguir yéndose hacia el Valle y cruzar por la Línea, pero esa conexión regional de la cordillera central por ahora por dos meses va a estar interrumpida porque es compleja la situación, le envié el registro de maquinaria que tenemos en la zona y tenemos la capacidad operativa, sin embargo, es difícil y lo estamos enfrentando, en nuestro plan de acción tenemos establecido unas vías prioritarias para el país y estamos buscando recursos por diferentes puentes, esta con la vía Paletará que la comentó el Representante están priorizadas en nuestro plan de acción que se pueden ejecutar en largo plazo, Paletará son 53 kilómetros y pasa por un parque natural, no se alcanzará a ejecutar en este plan de gobierno, lo importante es que tengamos recursos para que año a año se invierta, con las dificultades del Invías no fue posible asignarle a ningún proyecto, a excepción de los que ustedes nos logren incorporar a los proyectos porque ustedes saben que el presupuesto del sector transporte quedó comprometido en las vías de 4G y dejamos al Instituto Nacional de Vías sin financiación, pero sé que ustedes están haciendo un esfuerzo adicional en incorporar recursos en el debate que están dando en la Ley de Presupuesto, pero de manera complementaria estamos buscando con regalías, con la estructuración del proyecto presentarlo para que a través de diferentes fuentes podamos conseguir recursos para garantizar recursos para la pavimentación, pero es un compromiso y está priorizado dentro de las vías a intervenir,

el tema de las vías terciarias con referencia al programa Colombia Rural, este año no hemos logrado el descongelamiento de los recursos, sin embargo hemos conseguido 84 mil millones de pesos por fuentes de financiación de municipios, para empezar el programa Colombia Rural; ya están en la discusión 150 mil millones de pesos y están viendo ustedes si quedan 230 mil millones de pesos adicionales y esperemos puedan lograr más recursos, inicie un trámite de solicitud de vigencias futuras, para que conjunto con 50 mil millones de pesos que nosotros en este momento tenemos y como tenemos que esperar a que pase la Ley de Garantías podamos firmar convenios.

¿En qué estamos? Abrimos la convocatoria, se postularon 928 municipios en el país, ya hicimos visitas en casi 900 municipios, estamos terminando las visitas con las que estamos definiendo el plan de intervención en cada municipio, estamos priorizando la matriz de selección de cada uno de ellos y esperamos que una vez, como vamos a tener las vigencias futuras, podamos firmar convenios de manera prioritaria con los que quedan puntuando mejor en la calificación y en la medida que vayan llegando recursos, ya hoy tenemos 84 mil millones de pesos que conseguimos por otra fuente de financiación, tenemos recursos adicionales de los 50 mil millones que nos descongelan este año, tenemos la plata que nos están poniendo del año entrante que necesitamos de vigencias futuras para empezar a comprometer desde ya e iniciar la ejecución.

De esta manera lograr que las vías terciarias se inviertan tanto para mantenimiento como para mejoramiento, esto se volvió una política de Estado, antes lo que hacíamos era un poco de vías puntuales de placa huella regadas por todos lados, pero la red terciaria estaba totalmente desconectada y con este programa y con el convenio con el Batallón de Ingenieros que también firmaremos que ya está listo para la firma de ellos, esperamos complementar convenio con Batallón de Ingenieros, asociaciones comunitarias como juntas de acción comunal rural y todo este tipo de organizaciones y los recursos del programa de red terciaria, no solo hacer proyectos aislados sino nuevas tecnologías implementadas en la infraestructura y todo un proceso de innovación en nuevos materiales y el tema del mantenimiento, rutinario y periódico, rutinario a través de todos los microempresarios que vemos en la red nacional de carreteras, que son vestidos de naranja, los vamos a tener en vías terciarias porque son los que le dan vida a las vías y el tema de la maquinaria de alcaldías, Ejército Nacional, gremios como la Federación de Cafeteros u otros que están poniendo a su disposición y capacidad operativa al servicio de las vías terciarias, en términos generales en el Valle del Cauca aprovecho para que sigamos gestionando los 20 mil millones de pesos, porque no han salido todavía y tenemos que seguir en esa gestión, pero nos aprobaron 200 mil millones de pesos para la doble calzada Buga-Buenaventura y eso es un recurso importante para avanzar en la construcción del tramo entre Córdoba variante Cisneros, variante Loboguerrero, tramo Córdoba-Citronela y creo que avanzaremos un tramo entre Lobo Guerrero hacia el Lago Calima, recuperaremos el kilómetro 89 y eso

se complementaron los 26 mil millones de pesos que sí aparecen en el presupuesto de Puente Juanchito, el contrato que ya tenemos en ejecución empezó hace menos de un mes en mantenimiento y gestión vial integral, en donde vamos a demostrar que a través de esa renovación institucional que estamos haciendo en la forma de intervenir las vías, la forma de gestionar el mantenimiento, la operación, la sostenibilidad, la señalización, las emergencias desde el Invias se cambió el manual, lo teníamos desde hace 25 años sin modificarse y empezamos una nueva forma de gestionar en donde tendremos niveles de servicios como vías concesionadas y la vía del Valle va a ser la primera con la vía de la Línea va a tener el mismo nivel de servicio.

Grosso modo es lo que regionalmente contesto las inquietudes, no sé si se me quedó algo, gracias.

La movilidad es de todos

Mintransporte

COMISIÓN LEGAL DE CUENTAS
Proyecto Fecencimiento de Cuenta - INVIAS

Octubre 2019

INVIAS

Antecedentes: Hallazgos de la CGR



DIAGNÓSTICO Informes CGR: DEBILIDADES ESTRUCTURALES DEL INSTITUTO

- Estructura Orgánica y Manuales de Funciones**
 - Estructura territorial y no por procesos.
 - Estructura organizativa carece de las dependencias requeridas para atender actividades esenciales como Gestión Pédida.
 - Falta de articulación entre los Áreas Misionales y los Áreas de Apoyo.
 - Faltas en alineación al Manual.
 - Falta de priorización de la planta de personal (puestos de mayor relevancia y vitalidad).
- Sistema de Gestión de Calidad**
 - Debilidades en la Planificación, Control y Seguimiento.
 - Desactualización e incumplimiento de procedimientos.
 - Falta cultura del Auto-Control, Autoevaluación y Autoevaluación.
- Sistemas de Información**
 - Características de los Sistemas de Información estructurales para la gestión de INVIAS: Administración y Financiera y Gestión Pédida.
- Estados financieros**
 - Proceso Continuo de desarrollo de las Actividades Misionales generadoras de la información y Contabilidad e Información Contable que errores de balances desde la creación de INVIAS y falta la responsabilidad en los Estados Financieros (Ministerio de Obras Públicas, Ferrovías, ANI, Caminos Vecinales).

PROYECTO FENECIMIENTO CUENTA INVIAS: ALCANCE

Emite directrices para involucrar a toda la entidad en el proceso financiero, a partir del reporte sustentado y reportes en la información.

Implementar proyectos metodológicamente sustentable para depurar la información contable.

Ejecutar los proyectos, bajo la prioridad resultante del peso honorario de los hallazgos y el Diagnóstico de la situación contable de la entidad.

Adecuar los instrumentos contables a las necesidades de la entidad y el nuevo marco normativo - NICSP.

FENECIMIENTO CUENTA INVIAS

POR QUÉ LA DEFINICIÓN DE UN PROYECTO?

- Porque los hallazgos que originan los hallazgos corresponden a hechos antiguos de difícil identificación y solución.
- Porque en algunos casos, los valores objeto de depuración no están individualizados, ni cuantificados con soporte idóneo.
- Porque la entidad no cuenta con bases de datos organizadas, ni con herramientas tecnológicas (software).
- Porque los hallazgos estructurales se originan en las áreas ejecutoras de la entidad, con reflejo en los estados financieros.



AVANCE PROYECTO - BIENES DE USO PUBLICO

Meta 1. Fuente SNR - 2019-2021

INDICADORES (CANTIDAD/REGISTROS)	INDICADORES (MILLONES DE PESOS)	INDICADORES (MILLONES DE PESOS)	INDICADORES (MILLONES DE PESOS)	INDICADORES (MILLONES DE PESOS)
17.838 *	8.929	1.598	DICIEMBRE 2019: 3.402	DICIEMBRE 2021: 8.909

* 60.000 registros recibidos

Meta 2. Otras fuentes (ANI, Min Transporte, Ferrovías y otras) 2021 - 2022
 Universo aún sin determinar

AVANCE PROYECTO - CONVENIOS Y ANTICIPOS

ANTICIPOS POR AMORTIZAR	RECURSOS ENTREGADOS EN ADMINISTRACION - CONVENIOS
Saldo a 31/12/2018: No. Anticipos: 329 / \$221.000 millones	Saldo a 31/12/2018: No. Convenios: 262 / \$1,9 millones
31/07/2019: No. Anticipos amortizados: 49 / \$3.490 millones	31/07/2019: No. Convenios liquidados: 32 / \$184.000 millones

PROYECTO FENECIMIENTO CUENTA INVIAS: Alcance

LA ADMINISTRACIÓN DE INVIAS RECONOCE EL TRABAJO DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA Y ESTA COMPROMETIDA CON EL DESARROLLO DE LAS ACCIONES NECESARIAS PARA CORREGIR LOS HALLAZGOS FORMULADOS, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE MEJORA QUE ELIMINEN LAS CAUSAS ESTRUCTURALES DE LOS MISMOS.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera:

Muchas gracias a todos por sus presentaciones, por haber asistido y no siendo más se levanta la sesión.
Se levanta la sesión a las 11:00 a. m.

ÁLVARO H. MONEDERO RIVERA
Presidente

MARTHA P. VILLALBA HODWALKER
Vicepresidenta

JAIME ALBERTO SEPÚLVEDA MUÑETÓN
Secretario General