



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° 1249

Bogotá, D. C., martes, 24 de diciembre de 2019

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 040 DE 2019

(junio 12)

Cuatrienio Constitucional 2018-2022

Salón: José Fernando Castro Caicedo

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

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

A las nueve y ocho (9:08 a. m.), la Presidenta de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Mónica María Raigoza Morales, da apertura a la sesión de la siguiente manera:

Buenos días a todos los Representantes, los señores que nos acompañan de las fuerzas, los medios, personas del Gobierno, bienvenidos todos a este debate, a la sesión de hoy citada por el Representante Rodrigo y Wílmer. Señora Secretaria, llamemos a lista, por favor.

Secretaria, Diana Marcela Morales Rojas:

Buenos días.

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Se hicieron presentes en el recinto los honorables Representantes:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía.

Presidenta, han contestado once (11) Representantes de 18; en consecuencia, hay quórum decisorio.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Sírvase dar lectura al orden del día para la presente sesión.

Secretaria:

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO**

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE**

**CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2018-
2022**

Salón: Boyacá, Capitolio Nacional

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

(Segundo período de sesiones del 16 de marzo al 20 de junio de 2019)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

para la sesión ordinaria del día miércoles 12 de junio de 2019

Hora: 8:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Citación a servidores públicos

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

PROPOSICIÓN NÚMERO 010 DE 2018

–Aprobada–

(agosto 15)

Presentada por: Honorable Representante *Rodrigo Arturo Rojas Lara*.

Tema: Crecimiento de la accidentalidad en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS).

Las cifras de los índices de accidentalidad de los últimos años en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS) muestran un incremento verdaderamente alarmante. En esa vía ocurren alrededor de 400 accidentes al año en promedio, lo que representa cerca del 80% de los accidentes de tránsito que se registran en Boyacá, que dejan entre 50 y 60 muertos y alrededor de 600 heridos¹. La situación es tan grave que la doble calzada BIT es considerada una de las más inseguras del país. Este hecho es aún peor, si se tiene en cuenta que los diseños y la construcción han sido altamente cuestionados. Bermas que no cuentan con el espacio requerido, insuficiencia en la cantidad de puentes peatonales y disfuncionalidad de los reductores de velocidad son solo algunos de los problemas que varios sectores han advertido hace meses. A pesar de lo anterior, contrario a reducirse, los índices de accidentalidad siguen en aumento.

Esta problemática hace necesario que se realice un seguimiento a las acciones que está ejecutando el Gobierno nacional para combatirla. Por tal motivo, propongo a la honorable Comisión Sexta que se realice un debate de control político con el fin de determinar cuáles son las causas del incremento indiscriminado de accidentalidad en la doble calzada BTS, recaudar cifras oficiales recientes, definir responsables y proponer soluciones a este grave problema que afecta a la población de las principales ciudades boyacenses.

En consecuencia, cítese al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (doctor *Javier Monsalve*

Castro), doctor *Louis Francois Kleyn López*; al Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctor *Luis Felipe Lota*; a la Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco*; al Superintendente de Transporte (*Javier Antonio Jaramillo Ramírez*), doctora *Carmen Ligia Valderrama Rojas* y al Director de Tránsito y Transporte, Brigadier General *Ramiro Castrillón Lara*, *Carlos Ernesto Rodríguez Cortés*, e invítese al representante legal del CSS Constructores S. A., ingeniero *Jorge Alejandro González Gómez*; al Procurador General de la Nación, doctor *Fernando Carrillo Flórez*, y al Contralor General de la República, (*Edgardo Maya*) doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte* para que resuelvan el cuestionario anexo.

CUESTIONARIO ANEXO

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

1. ¿Cuál ha sido el nivel de accidentalidad – lesiones y fatalidades– de la concesión vial Briceño-Tunja-Sogamoso desde el 2013 hasta la fecha? Sírvase adjuntar su respuesta en formato Excel, discriminando por género, grupo etario, actores vulnerables, sectores y proximidad a cascos urbanos, centros poblados o caseríos.

2. De conformidad con los datos antes detallados informe, ¿qué análisis de diagnóstico de contexto se han identificado frente a la accidentalidad en la doble calzada BTS? ¿Cuáles son los factores que más afectan la accidentalidad de los motociclistas, ciclistas y peatones en la doble calzada BTS?

3. Toda vez que el Plan Nacional de Seguridad Vial ordena una coordinación directa y oportuna con los organismos de tránsito a nivel departamental y municipal, ¿qué acciones ha adelantado la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de su competencia, para acompañar la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial de Boyacá 2011-2022?

4. Con base en las cifras de accidentalidad anteriormente reportadas y los diagnósticos identificados, describa ¿cuáles son las acciones que ha adoptado la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en la doble calzada BTS, para hacer frente a la situación?

5. Sírvase informar ¿qué programas de prevención se han realizado para contrarrestar la accidentalidad en la doble calzada BTS? Discrimine las acciones de articulación, las metas propuestas, el presupuesto invertido –relacionando el nombre del proyecto de inversión que lo financia– y los resultados obtenidos. En caso de que exista un convenio, detallarlo y adjuntarlo.

6. De acuerdo a los diagnósticos de accidentes en la ruta Briceño-Tunja-Sogamoso, ¿cuáles son las necesidades que se han identificado en materia de mejoramiento de infraestructura para reducir la accidentalidad y qué acciones de articulación ha adelantado con la Agencia Nacional de Infraestructura para mitigar dichos accidentes? Especifique las acciones de articulación, las metas

¹ *Boyacá Siete Días*. “BTS, Corredor vial en el que reina la muerte”. En: Periódico *El Tiempo*. Bogotá, D. C., 22 de diciembre de 2016.

propuestas, los resultados, el presupuesto invertido – relacionando el nombre del proyecto de inversión que lo financia– y los resultados obtenidos. En caso de que exista un convenio, detallarlo y adjuntarlo.

7. De acuerdo a los diagnósticos de accidentalidad en la doble calzada BTS, ¿qué acciones se han adelantado desde su entidad en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional? Describa las acciones de articulación, las metas propuestas, el presupuesto invertido –relacionando el nombre del proyecto de inversión que lo financia– y los resultados obtenidos. En caso de que exista un convenio, detallarlo y adjuntarlo.

8. Con el fin de implementar las acciones y metas contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, ¿con qué proyectos de inversión se cuenta para la vigencia 2018? ¿Con qué apropiación se cuenta para el 2018, cuánto se ha comprometido y obligado a la fecha? De esos compromisos de 2018, ¿cuánto corresponde al departamento de Boyacá? ¿Cuenta el proyecto o los proyectos de inversión con actividades específicas de prevención para la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso? De ser así, especifíquelas.

9. Con el fin de implementar las acciones y metas contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, ¿con qué proyectos de inversión se cuenta para las vigencias 2019? ¿Con qué apropiación cuenta actualmente en el SUIFP para la vigencia 2019? Detallar productos, actividades y metas de dichos proyectos de inversión y discriminar su regionalización para el departamento de Boyacá. ¿Cuenta el proyecto o los proyectos de inversión con actividades específicas de prevención para la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso? De ser así, especifíquelas.

10. Sírvase relacionar ¿cuál es exactamente la señalización de prevención de accidentes que existe a lo largo de la doble calzada BTS? Especifique en un cuadro de Excel exactamente qué señales de tránsito existen y dónde se encuentran ubicadas.

11. Sírvase remitir, en un cuadro Excel, ¿cuántos accidentes de tránsito se han presentado en los últimos ocho años en los pasos urbanos de los municipios de Ventaquemada, Paipa y Duitama? Discrimine el número de lesionados y fallecidos con sus respectivas edades, y especifique cuál ha sido el punto exacto del accidente, quién fue el lesionado o fallecido (conductor, pasajero, peatón o ciclista) y en qué franja horaria ocurrió el accidente.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

1. Desde su órbita de competencia, ¿qué fallas se han detectado en el diseño o la construcción en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS) que estén incidiendo en los niveles de accidentalidad? ¿Qué acciones se están ejecutando para mitigar dicha accidentalidad en materia de infraestructura? Por favor relacione las acciones que se estén adelantando con las metas y recursos con los que cuentan. En

caso de que exista un contrato o convenio, sírvase detallarlo y adjuntarlo.

2. Sírvase exponer en detalle cuál es el estado de ejecución hasta la fecha de la Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso. Exponiendo de conformidad con los informes de interventoría, los retrasos identificados en la ejecución del contrato, las razones causantes de los retrasos, los recursos no ejecutados y los posibles riesgos de accidentalidad identificados en la vía por fallas en el diseño y ejecución de la concesión.

3. En la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, ¿en los últimos ocho años se ha planeado o adelantado alguna modificación de la señalización, medidas (ancho) de las bermas, semáforos y construcción de puentes peatonales?

4. ¿La ANI tiene planeado o ha ejecutado alguna acción para construir un puente peatonal que conecte la parte oriental y occidental del monumento Puente de Boyacá? ¿Qué soluciones se tienen previstas para garantizar el tránsito de los numerosos peatones en este tramo de la vía?

5. ¿La ANI ha planeado o contratado alguna obra orientada a reducir el riesgo de accidentalidad del cruce de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso con los cascos urbanos de ciudades como Ventaquemada, Paipa y Duitama?

6. ¿Qué planes se tienen para reducir o mitigar el riesgo de accidentalidad en la salida del nuevo terminal de transporte de Tunja? ¿Se tienen planeadas o ejecutadas acciones en articulación con la administración municipal o departamental? Favor detallar las acciones que se estén adelantando, las metas y recursos con los que cuentan. En caso de que exista un contrato o convenio, sírvase detallarlo y adjuntarlo.

7. Sírvase explicar, en un recuadro de Excel, cuáles eran los tiempos originales en que se debían hacer las entregas por parte del CSS Constructores S. A. (antes Consorcio Solarte-Solarte). Relacione por favor en el cuadro los tiempos de entrega originales, cuál ha sido la fecha de la entrega efectiva de las obligaciones del concesionario, así como las obligaciones que se encuentran pendientes, con sus respectivas fechas, hasta la finalización del contrato.

8. Referencie, por favor, a la fecha, en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso:

a) ¿Cuál es la medida del ancho de calzada efectivamente construida?

b) ¿Cuál es la medida del ancho de berma efectivamente construida?

c) ¿Cuál es la medida del ancho de cuneta efectivamente construida?

d) ¿Cuántos taludes han sido efectivamente construidos?, ¿dónde se encuentran y cuáles son sus dimensiones?

e) Sírvase relacionar, en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, a la fecha, ¿cuántos

puentes peatonales hay construidos?, ¿dónde se encuentran ubicados?

9. Sírvase relacionar, en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, a la fecha, ¿cuántos reductores de velocidad tiene la doble calzada?, ¿dónde se encuentran ubicados?

10. En lo que tiene que ver con la doble calzada en los municipios de Duitama y Paipa, ¿cómo estaba previsto el paso de la vía en este tramo en los diseños originales?, ¿estos diseños se respetaron?, ¿se ha planteado alguna alternativa para la construcción de variantes en estos dos municipios?

11. ¿Cuáles han sido los ingresos de CSS Constructores S. A. (antes Solarte-Solarte) en los últimos ocho años? ¿Qué inversiones específicas ha realizado CSS Constructores S. A. (antes Solarte-Solarte) en los últimos ocho años en la doble calzada BTS?

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

1. Sírvase informar, ¿qué programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones, con el fin de reducir la accidentalidad de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, ha diseñado y puesto en marcha la Dirección de Tránsito y Transporte?

2. Sírvase indicar qué planes y proyectos se han ejecutado a la fecha en conjunto con otras autoridades, con el fin de coadyuvar en el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial urbana y rural en relación con la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso.

3. Teniendo en cuenta que dentro de sus funciones se encuentra desarrollar las políticas del Gobierno nacional en materia de seguridad vial, por favor especifique qué medidas ha implementado la Dirección de Tránsito y Transporte para desarrollar dichas políticas. Relacione en viñetas resultados concretos de la efectividad de las mismas en la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso.

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

1. Sírvase remitir, dentro del Proceso Contractual SCO-002-2001, ¿ha encontrado la Superintendencia de Puertos y Transporte algún tipo de irregularidad en el objeto del Contrato de Concesión 0377-2002? ¿Existe o ha existido alguna investigación disciplinaria sobre la materia? De ser así, describa, por favor, en qué ha consistido tal investigación y en qué estado se encuentra.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ¿Cuáles fueron las políticas, los planes o los programas en materia de seguridad que eran aplicables y debieron ser tenidos en cuenta para la construcción de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso?

2. ¿Cómo garantizó el Ministerio de Transporte el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial en la vía Briceño-Tunja-Sogamoso?

3. ¿Tiene el Ministerio de Transporte algún estudio de soporte sobre los riesgos de accidentalidad en la vía Briceño-Tunja-Sogamoso? Sírvase remitirlo.

4. ¿Cuál es la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte orientada a garantizar las condiciones de seguridad vial, aplicable a la vía Briceño-Tunja-Sogamoso?

5. ¿Cuántas quejas ha recibido el Ministerio de Transporte, en los últimos cinco años, asociadas a los riesgos y a los accidentes acaecidos en la vía Briceño-Tunja-Sogamoso? Sírvase relacionar el número de quejas y el tipo de riesgos reportados.

6. Defina las acciones concretas que ha ejecutado el Mintransporte para la articulación intersectorial e interinstitucional relacionadas con la planificación y gestión de la seguridad vial en el corredor de la doble calzada BTS en el departamento de Boyacá y ¿cuáles han sido sus principales logros y recomendaciones?

7. ¿En qué medida, con cuáles y cuántos recursos el Mintransporte de manera directa ha contribuido a la materialización de las principales acciones definidas en el Plan de Seguridad Vial Departamental de Boyacá, y específicamente para el corredor de la doble calzada BTS, año tras año durante los últimos 5 años?

8. ¿En qué medida, con cuáles y cuántos recursos el Mintransporte de manera directa planea seguir contribuyendo a la materialización de las principales acciones definidas en el Plan de Seguridad Vial Departamental de Boyacá, y específicamente para el corredor de la doble calzada BTS?

9. ¿Qué seguimiento ha adelantado el Mintransporte a la adopción de la Política Nacional de Seguridad Vial en el Departamento de Boyacá y cuáles han sido los principales resultados, conclusiones y recomendaciones para el logro del objetivo de esta política específicamente para el corredor de la doble calzada BTS?

10. ¿Cuáles parámetros de seguimiento ha adelantado el Mintransporte a las instituciones del sector que lidera sobre el cumplimiento de responsabilidades frente a la seguridad vial en el departamento de Boyacá y específicamente para el corredor de la doble calzada BTS? Específicamente sobre las responsabilidades asignadas para la construcción, operación y funcionamiento de la doble calzada BTS.

11. Desde la perspectiva del Mintransporte, ¿cuáles han sido las principales conclusiones (aciertos y desaciertos) del proceso de construcción y operación de la concesión BTS que han contribuido al ajuste de la Política Nacional de Infraestructura de Tránsito y Transporte y especialmente en aspectos que afectan la seguridad vial?

12. ¿Cuál es el flujo vehicular mes a mes, año a año, durante los últimos 5 años que transita por

la doble calzada BTS? Establezca las características de los vehículos automotores (por categorías, clase, tipo).

13. ¿Cuál es la cantidad de pasajeros mes a mes, año a año, que han sido transportados durante los últimos 5 años por la doble calzada BTS?

14. ¿Cuál es la cantidad de carga transportada mes a mes, año a año, durante los últimos 5 años por la doble calzada BTS?

15. Informe sobre el seguimiento realizado al cumplimiento de la normatividad de vehículos automotores para garantizar la seguridad en el transporte de pasajeros y de carga, ¿qué porcentaje de vehículos ha incumplido esta normatividad en los últimos 5 años?, ¿qué medidas se han impuesto para los que no cumplen?

16. ¿El Mintransporte ha verificado si existe relación entre el nivel de accidentalidad de vehículos de transporte de pasajeros y el cumplimiento de las disposiciones legales de las capacidades de carga de los vehículos?, ¿qué observaciones y conclusiones ha podido establecer al respecto?

17. ¿El Mintransporte ha verificado si existe relación entre el nivel de accidentalidad de vehículos de transporte de carga y el cumplimiento de las disposiciones legales de las capacidades de carga de los vehículos?, ¿qué observaciones y conclusiones ha podido establecer al respecto?

18. Si efectivamente se ha comprobado la relación entre el incumplimiento de las disposiciones legales sobre la prestación de servicios de transporte de pasajeros y de carga y la accidentalidad reportada en la doble calzada BTS, ¿el Mintransporte ha adelantado acciones correctivas o de mejora relacionadas con el diseño, construcción, operación, señalización, demarcación de la vía doble calzada BTS? Mencíonelas.

PROPOSICIÓN NÚMERO 016 DE 2019

-Aprobada-

(agosto 29)

Presentada por: Honorables Representantes: *Wílmer Leal Pérez* y *Rodrigo Arturo Rojas Lara*.

De conformidad con el artículo 135 numeral 8 de la Constitución Política de Colombia y los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, **cítese** a la Ministra de Transporte, *Ángela María Orozco Gómez*; al Superintendente de Transporte, (*Javier Antonio Jaramillo Ramírez*) doctora *Carmen Ligia Valderrama Rojas*; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) (*Dimitri Zaninovich Victoria*), doctor *Louis Francois López*; al Director del Instituto Nacional de Vías, *Juan Esteban Gil Chavarría*, para que en hora y fecha que determine la mesa directiva de la Comisión Séptima de la honorable Cámara de Representantes, respondan al siguiente cuestionario sobre las concesiones viales en el departamento de Boyacá,

según la competencia de la institución y la cartera que representan.

CUESTIONARIO

En primer lugar se plantean preguntas generales sobre las concesiones viales en el departamento de Boyacá, posteriormente se realizarán interrogantes sobre una concesión u obra específica.

PREGUNTAS GENERALES

1. ¿Cuáles son los contratos de concesiones viales vigentes en el departamento de Boyacá y en qué etapa se encuentran?

2. ¿Existe algún tipo de control sobre los ingresos recibidos por parte de los concesionarios de las vías en el departamento de Boyacá? En caso de existir, ¿cuál es el sistema de control de dichos ingresos?

3. ¿Cuánto dinero han invertido los concesionarios en obras de infraestructura vial y conexas en el departamento de Boyacá?

4. ¿Cómo se verifican los costos en las inversiones realizadas por los concesionarios de estas vías?

5. ¿Con qué frecuencia los concesionarios están presentando informes a la entidad contratante?

6. ¿Se hacen visitas de campo e inspecciones a las obras realizadas y reportadas por los concesionarios de las vías en el departamento de Boyacá? ¿Cada cuánto se efectúan estas visitas?

7. ¿Se han encontrado inconformidades o inconsistencias en las obras reportadas por los concesionarios? En caso de responder afirmativo, especifique cuáles, de qué tipo y en qué concesión.

PREGUNTAS CONCESIÓN TRANSVERSAL SISGA-EL SECRETO

8. ¿Cuál es el porcentaje de avance de la obra en concesión?

9. Teniendo en cuenta que en el caso de la Transversal Sisga-El Secreto se celebró un contrato de APP para la concesión de la vía referida, ¿cuánto dinero ha sido recogido por parte de la concesión producto del pago de peajes? Especifique por mes y año.

10. ¿Existe alguna modificación respecto al tiempo de entrega de las obras de rehabilitación y reconstrucción de pavimento? Si existen, ¿cuáles son?, ¿por cuánto tiempo? y ¿por qué motivo?

11. ¿Cuál ha sido la inversión económica total de la ANI en el presente contrato?

12. ¿Se ha sancionado al concesionario? ¿Por qué? En caso de existir sanciones, ¿cuáles fueron las sanciones?

13. ¿Existe retraso en alguno de los componentes del contrato de concesión imputable al concesionario? En caso de que exista retraso, ¿se ha iniciado el trámite para sancionar el incumplimiento?

14. ¿Cuál es la proyección de duración de las obras realizadas por el concesionario?

15. ¿Existen demandas en curso en contra de la ANI o en las que esté vinculada la entidad por motivos laborales producto de la concesión?

16. ¿Cómo se ha definido realizar la compensación ambiental hasta el momento?

17. ¿Cuáles son los recursos existentes en la subcuenta para la compensación ambiental en la actualidad? ¿Qué obras se han ejecutado bajo este concepto?

18. ¿Qué obras han sido definidas como complementarias? ¿La proyección de finalización de estas obras se encuentra acorde con el numeral c) del artículo 19 numeral 13 “obras complementarias” del contrato de concesión y sus reformas?

19. ¿El concesionario reporta los ingresos por concepto de peajes? De ser así, ¿cada cuánto está haciendo este reporte?

20. Si no es el concesionario el que proporciona esta información, ¿cuál es la entidad que mide dicho dato? ¿Cuál es el sistema para obtenerlo?

21. Además de la cesión del cobro por peajes, ¿se pactó algún otro componente para la retribución de la inversión al concesionario? En caso de existir, ¿cuál es el sistema y se tiene control sobre los ingresos por dicho concepto al concesionario?

22. ¿Cuál es el último cronograma de trabajo? ¿Cuándo se realizó la última modificación al cronograma de trabajo y cuáles fueron las razones de la misma?

23. ¿Cuál fue el concepto del interventor respecto a la modificación del cronograma de trabajo?

24. ¿Cuántos accidentes de tránsito se han presentado en las vías de la concesión referida?

25. ¿Cuál ha sido el motivo de los accidentes presentados según los informes de Policía de Tránsito?

PREGUNTAS CONCESIÓN DOBLE CALZADA BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO (BTS)

26. ¿Cuál es el porcentaje de avance de la obra en concesión?

27. ¿Informe cuáles son las obras adicionales que se han ejecutado o que estén proyectadas para la doble calzada BTS? ¿Cuáles de estas han sido contratadas con el mismo concesionario?

28. ¿Cuántas modificaciones se han hecho al contrato de concesión? ¿Cuál ha sido el motivo de dichas modificaciones? ¿Cuál ha sido el concepto del interventor frente a estas modificaciones?

29. ¿Cuánto dinero aportó el Estado para la realización de dicho contrato?

30. ¿Existe un sistema de control de ingresos respecto a los peajes administrados por la concesión? En caso de que exista, ¿cuánto dinero se ha recaudado por el concesionario por este concepto? Especifique por mes y por año.

31. Si no existe control respecto a los recaudos que realiza el concesionario, ¿qué método se utiliza para calcular el tiempo que llevará el retorno de la inversión al concesionario?

32. ¿Cuál fue tráfico promedio diario con el cual se realizó la planeación financiera?

33. ¿Cuál es el actual tráfico promedio diario?

34. ¿Cuál es la cantidad y con qué frecuencia se hace el reparcho de la malla vial de la doble calzada BTS?

35. ¿Se han realizado visitas de campo por parte de la entidad supervisora del contrato para verificar el avance de las obras y la calidad de las mismas?

36. ¿Se ha modificado el trazado inicial de la doble calzada BTS? Si existió alguna modificación, explique ¿qué la motivó y cómo se afectó la planeación financiera?

37. ¿Se han presentado retrasos y/o incumplimientos por parte de la empresa concesionaria? ¿Cuáles son los motivos?

38. ¿Se han expedido sanciones o multas en contra de la concesionaria? ¿Cuáles y por qué?

39. ¿Cómo se ha definido realizar la compensación ambiental hasta el momento?

40. ¿Cuáles son los recursos existentes en la subcuenta para la compensación ambiental en la actualidad? ¿Qué obras se han ejecutado bajo este concepto?

41. ¿Cuántos accidentes de tránsito han ocurrido en las vías objeto de la concesión referida? ¿Cuáles son las principales causas según los informes de la Policía de Tránsito?

42. ¿Existen demandas en contra de la concesión y el Gobierno nacional a causa de estos accidentes?

43. ¿Qué necesidades de infraestructura se han identificado para mejorar la seguridad vial y reducir la accidentalidad?

44. ¿Qué programas piensa implementar el Ministerio de Transporte para incrementar la seguridad vial en la doble calzada BTS?

III

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

IV

Negocios sustanciados por la Presidencia

V

Lo que propongan los honorables Representantes.

La Presidenta,

Mónica María Raigoza Morales.

El Vicepresidente,

Aquileo Medina Arteaga.

La Secretaria General,

Diana Marcela Morales Rojas.

Presidenta, ha sido leído el orden del día, puede usted someterlo a consideración.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

En consideración el orden del día leído, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión el orden del día?

Secretaria:

Ha sido aprobado por unanimidad de los Representantes asistentes el orden del día leído, Presidenta.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Siguiente punto orden del día.

Secretaria:

Citación a servidores públicos, de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de la Proposición 010 aprobada en agosto 15 de 2018, presentada por el honorable Representante *Rodrigo Arturo Rojas Lara*, y la Proposición 016 aprobada en agosto 29 de 2019 presentada por los honorables Representantes *Wílmer Leal Pérez* y *Rodrigo Arturo Rojas Lara*.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Sírvase informar quiénes de los funcionarios citados se encuentran presentes en el recinto.

Secretaria:

Sí, Presidenta, la Ministra Ángela María Orozco ha delegado al doctor Manuel Felipe Gutiérrez quien hoy está ejerciendo funciones de despacho, es decir, está como Ministro encargado, no ha llegado, ya viene en camino, pero la delegación y el decreto presidencial reposa en la Secretaría; está presente el doctor Luis Felipe Lota, Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; está presente el doctor Juan Esteban Gil Chavarría, el Director de Invías; está presente el Director General de Tránsito y Transporte, el doctor Carlos Ernesto Brigadier General, y también se encuentra presente, aunque no está citado pero está aquí presente, el Vicepresidente Ejecutivo de la ANI, el doctor Carlos García.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

¡Perfecto! Entonces, presentarles de nuevo un saludo a todos...

Secretaria:

Presidenta, acaba de llegar el Ministro encargado de Transporte, el doctor Manuel Felipe Gutiérrez.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Ministro bienvenido, sean todos bienvenidos a esta su casa, la Comisión Sexta. Un tema tan importante como son las concesiones del país, hoy de manera, obviamente, precisa con los tramos que tienen que ver la citación y creo que con esto sí, el viernes nos vamos a ver bastante durante el resto de año, con las condiciones que han venido sucediendo, porque afecta demasiado las vías, además del desarrollo propio de la contratación y ejecución.

Entonces, vamos a desarrollar el debate de la siguiente manera: los señores Representantes citantes van a tener entonces cada uno 15 minutos para que puedan hacer su exposición, y luego pasamos a escuchar al Gobierno. Ministro, bienvenido.

Secretaria:

Presidenta, en el recinto se encuentran los honorables Representantes León Fredy Muñoz y Emeterio Montes de Castro.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Muy bien, muchas gracias Secretaria. Entonces, Representante Rodrigo inicia usted, bien pueda, tiene la palabra.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Gracias Presidenta. Hacía señales al doctor Esteban, que me agrada mucho que haya llegado señor Viceministro, tenía una preocupación enorme iniciar este debate sin la presencia del Ministerio, y espero que su llegada se vea reflejada en anuncios importantes para las problemáticas que hoy vamos a presentar con el doctor Wílmer Leal que enfrentan las concesiones del departamento de Boyacá. Al señor Director de Invías muchas gracias, de verdad que yo sí quiero resaltar su compromiso con la Comisión, porque a pesar de que el impacto de este debate no confiere y no consiste en funciones que usted hoy desarrolla como Director de Invías, está acá presto para resolver cualquier duda que tengamos como citantes del debate; al doctor Lota, Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al General Carlos Ernesto Rodríguez, Director de Tránsito de la Policía Nacional, al doctor Carlos García, Vicepresidente de la ANI, me agrada mucho que usted esté acá doctor Carlos, porque usted conoce más a fondo todo lo que ha sucedido con este importante corredor vial si no el más importante corredor vial para nosotros los boyacenses.

Como bien lo mencionaba la señorita Secretaria, este es un debate que hemos citado por la grave preocupación que tenemos nosotros los boyacenses frente a los altos índices de inseguridad vial que presentan hoy los principales corredores de nuestro departamento; saludo también al alcalde de Garagoa, al alcalde de Santa María y por supuesto al Secretario de Infraestructura del departamento; entiendo hará presencia el señor gobernador de Boyacá en este debate también. Bueno, quiero iniciar este debate mostrando un pequeño video en el cual evidenciamos todos los accidentes de tránsito y toda la peligrosidad que enfrenta este corredor vial en el cual centraré mi debate, y es el corredor vial de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso. Entonces, para que por favor ahora sí pongamos el video.

<Proyección del video>

Bueno, ustedes pueden evidenciar y queríamos presentar este video precisamente para que no digan que es un asunto de percepción sino un asunto de realidades la problemática que hoy vamos a tratar en este debate, que en lo que refiere a la citación

que hicimos hablará de la accidentalidad de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso y las concesiones viales de Boyacá. La presentación por favor. La importancia de la BTS, este es un corredor vial que como ustedes bien lo saben tiene una extensión vial de 205 km, dividida en 18 trayectos; con una inversión que alcanzó cerca de un billón y medio de pesos, señores funcionarios, y que duró la construcción de me decía ahorita mi compañero Diego Patiño, esa fue la concesión que duró tanto tiempo, sí, duró tres veces el tiempo que se tenía pronosticado para desarrollar en su totalidad este corredor vial. Cruza por 7 municipios de Cundinamarca, 10 de Boyacá y beneficia a más de medio millón de personas, con un tránsito de miles de autos al día, convirtiéndose en uno de los corredores viales del país con mayor flujo vehicular anualmente; la problemática, pues, bueno, ya lo hemos dicho, no lo hemos denominado nosotros, pero lo denomina los medios de comunicación, y es que este corredor se ha convertido en un corredor donde reina la muerte; el diseño de la BTS, y el señor Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura tal vez me dará explicación frente al tema, pero fue planeado a corto plazo, y creo que no se adapta a las necesidades de seguridad vial; me decían que este tipo de concesiones de esos momentos no tenían dentro de su contexto la consolidación de un paquete que asegurara la seguridad vial en estos tipos de corredores, porque en ese momento no se trataba cuando se iban a poner en marcha este tipo de concesiones todo lo referente a la seguridad vial ¿qué hace falta?, muchas obras vitales para la seguridad vial y la comunidad que están hoy pendientes y que hemos venido reclamando todos los boyacenses a través de acciones judiciales, pero también a peticiones de los gobiernos departamentales y locales, ¿porque lo mencionamos como un corredor de la muerte? Así lo han catalogado los medios de comunicación, pero además los municipios por los que pasa tienen una tasa de mortalidad en accidentes de tránsito atípicamente alto entre el 2013 y el 2017, doctor Lota, fue de 29 por cada 100 mil habitantes, dos veces la tasa nacional de mortalidad por accidentes de tránsito solo en este corredor vial, la mayor parte, de acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, está enmarcado con riesgo de siniestralidad muy alto en este corredor vial, 11 municipios de los 17 por los que pasa este corredor vial, tiene una tasa de mortalidad media o superior a cuatro veces la que presenta Bogotá; con un número de habitantes mucho más alto que la que tiene el departamento de Boyacá, pero además con un flujo vehicular mucho más alto al que tiene este corredor vial.

Entre 2014 y 2017, son cifras que nos deben preocupar, se presentaron 4.000 accidentes de tránsito, esto refiere que son más o menos 1.000 accidentes de tránsito al año los que presentan; 1.800 de estos 4.000 accidentes de tránsito dejaron heridos, y desafortunadamente 160 pérdidas de vida por causa de estos accidentes. Ya lo decía, más de 1.000 accidentes anuales esto correspondería, lo hablábamos con el doctor Wílmer, que nos daba

mucha preocupación, cerca de tres accidentes al día en este corredor vial, mínimo 454 heridos y 41 muertos anuales en promedio para el 2017, que es donde tenemos las cifras de Medicina Legal se presentaron 97 pérdidas de vidas humanas, esto se acerca a 8 heridos por semana y a un muerto por semana. Creo que esto es de preocupación doctor Lota, y tenemos que actuar frente a este tema. ¿Por qué está accidentalidad?, nosotros hemos venido estudiando los informes de la interventoría, pero también los análisis y la información que nos suministró la ANI, y lo que encontramos es que el diseño de la BTS fue planeado a corto plazo y no se adapta a las necesidades de seguridad vial que hoy enfrenta este corredor vial ni al flujo vehicular; mire, hemos encontrado, con el doctor Wílmer Leal, que el flujo proyectado de vehículos es mucho menor al que hoy tiene este corredor vial. La seguridad vial no fue un criterio y lo hemos mencionado, central en el diseño de la vía, tiene 21 tramos donde con riesgo de intolerable o de severidad serio en las peores categorías, dícese ellos el tramo Bavaria-Leona, en el paso por Tocancipá, el paso por Gachancipá, La Mancha-El Roble, La Playa, entrada al sur Chocontá-Guateque, el paso por el municipio de Villapinzón, el paso por el municipio de Ventaquemada, el sector Casa Verde Ventaquemada, la entrada de Samacá-La Germania, cruce de Patriotas, que ahí ya hay una decisión judicial que la ANI no ha respondido frente a esto; la glorieta Corinto-Paipa, el sector Romita, el sector Cavalier, que es entre Duitama y el municipio de Paipa, el paso urbano de Paipa, yo no me quiero adelantar, pero como duitamense me preocupa enormemente la falta de respuesta o el paso de responsabilidad entre las instituciones para decir que es que no hay plata para estas variantes de Duitama y Paipa, uno de los accidentes, y vi a mi compañero Luis Fernando Gómez hacer una cara de mucha sorpresa y mucha indignación frente a un accidente de un motociclista frente a una buseta de servicio público local urbano, ese accidente, doctor Luis Fernando, se presentó en la ciudad de Duitama, en el cual no hay ningún tipo de señalización para unos cruces y unas “U” que realiza el transporte público, porque nos cortaron el municipio en dos, al pasar la doble calzada por la mitad; el plan sur y el plan norte de la ciudad quedaron aislados completamente, y este tipo de accidentes se da precisamente por la falta de señalización, de reductores de velocidad y de infraestructura que garantice la seguridad vial.

La vía tiene 50 puntos críticos, ya lo ha mencionado el gobernador, entiendo, va a presentar también una acción popular para que el Gobierno nacional responda frente a estos puntos críticos de la vía; solo cuenta por la concesión, porque los otros que existen son inversiones locales o departamentales, apenas un corredor vial de 200 km, solo cuenta con apenas y que pasa por 17 municipios, la concesión solo desarrolló 8 puentes peatonales y solo 3 de ellos pasan por el departamento de Boyacá, que tiene 10 de los 17 municipios dentro de este corredor vial. Las vías para los ciclistas y los pasos peatonales son bastante pobres, miren, yo no sé Óscar si tenemos

el video ahí, pero los accidentes de tránsito que en repetidas ocasiones se presentan con los ciclistas son de lamentar; ustedes saben, Boyacá ha tenido el crecimiento en temas de biciturismo, pero también en el desarrollo de este deporte como práctica diaria de muchos boyacenses, pero desafortunadamente la doble calzada nunca pensó en el tráfico de este tipo de vehículos para eso.

Miren, yo quiero presentarles este video, donde el transporte público por no contar con bermas ni con paraderos para en cualquier lugar, y miren las consecuencias que traen para un ciclista que tampoco tiene la estructura por dónde pasar; estos accidentes se presentan a diario en el corredor y desafortunadamente no hemos encontrado respuesta positiva, o al menos soluciones prácticas de parte del Gobierno nacional, y a esto es lo que me refiero yo con la falta de infraestructura para los peatones y para los ciclistas en el departamento. Identificamos algunos trayectos que tienen mayor accidentalidad, y la verdad encontramos algunas falencias en temas de infraestructura; el trayecto 10, que es el trayecto de Tierra Negra, los pasos peatonales son invadidos por vehículos, y creo, señor General y el Capitán que es el Director de Tránsito de Boyacá, lo han visto, cómo al ser una zona comercial, los vehículos han invadido los pasos por donde pueden transitar las personas cotidianamente, los peatones tienen que circular por la berma, la infraestructura para peatones es pobre, no existen ni aceras ni andenes, la señalización horizontal no es clara, y la ausencia de tachas reflectivas es evidente.

El trayecto del Puente de Boyacá es un trayecto que, termine el video que presentamos con una realidad que nos preocupa, y señor Ministro encargado, de verdad que hoy, y lo hablábamos ahorita con el doctor Wílmer, nos encantaría que hubiera un anuncio realmente formal de parte del Ministerio de Transporte y por supuesto de la ANI frente a una solución definitiva en este sector en particular. Yo no sé si ustedes vieron el video de los niños pasando a recibir sus clases sin ningún tipo de acompañamiento, y un acompañamiento que hoy realiza solo en las horas pico de paso para los estudiantes; y quiero reconocer al Director de Tránsito Nacional y de Boyacá, el acompañamiento que vienen realizando a estos niños para pasar, son cerca de 700 niños que tienen que pasar a diario para recibir sus clases, y saliendo de clases no hay un puente peatonal, corren riesgo día a día sus vidas al tratar de pasar en una doble calzada, que la señalización es muy pobre y que cuando no existe un acompañamiento de la Policía Nacional no tienen ningún tipo de garantía. Y el otro tema, en ese trayecto es la Curva de la Zanahoria, yo creo que todos lo hemos visto, los que vivimos en Boyacá, y es un paso a nivel que baja, tiene una pendiente bastante alta, y al subir tiene una curva muy pronunciada, casi cerrada, y en el cual también dentro del centro urbano a la cual llega esa curva, pues dificulta la visibilidad de los peatones para

poder pasar, entre comillas, de manera segura este corredor vial.

El sector de la Germania, en este sector se dificultan las maniobras de incorporación, porque el retorno no cumple con los requerimientos técnicos, esto no lo decimos nosotros, lo dice la interventoría del concesionario, el retorno es muy corto, lo ha venido diciendo, no ha habido respuesta del concesionario, y el mismo problema de la mayor parte de los tramos, y es que los peatones tienen y se ven obligados a caminar por las bermas; el trayecto de glorieta entrada Paipa, la señalización vertical y horizontal se encuentra en mal estado, el cruce vehicular no está señalizado, hay vegetación dentro de la calzada, yo creo que estas son obras de mantenimiento que el concesionario tendría que desarrollar; pero yo sí les digo a las personas de la ANI, y al doctor Carlos García, que la ANI es el responsable de hacer seguimiento a que este mantenimiento que da el concesionario se realice de manera rutinaria y sea efectivo; porque hoy no lo realiza y ellos nunca le han respondido a los boyacenses, ¡nunca!, se han burlado de los boyacenses; el consorcio en su momento, Olarte y Solarte hoy ya tiene otra denominación, pero no han respondido a las solicitudes. El sector Cavalier, que es de los flujos vehiculares excesivos de infraestructura, los ciclistas transitan, ese video que les mostré del ciclista, compañeros, es precisamente de ese sector en el cual no existe ninguna infraestructura para el tránsito ni para que el transporte público urbano, porque ese sector pertenece a Duitama, tengan donde responsablemente hacer las paradas este tipo de transporte público.

El paso urbano de Duitama, la infraestructura es inadecuada, pocas tachas reflectivas, yo no quise hacer esta pregunta a alguien fuera de los encargados, y yo sí quiero hacérsela, y tal vez esa es la pregunta y como ingeniero, y muy buen ingeniero que es usted señor Director de Invías, quiero que también me ayude a responderla, y es, ¿qué tan técnico en una doble calzada en donde los vehículos tienen una velocidad mucho más alta de la común, resulta técnico y seguro que la entrada al municipio sea a través de un semáforo en plena doble calzada?, no sé si es que fue la solución más práctica, la solución que le costaba menos al Estado, pero claramente es una solución que está cobrando vidas y está poniendo en riesgo a muchos habitantes de la ciudad de Duitama, no tiene pasos peatonales correctamente señalizados, el video del motociclista que choca contra el bus urbano es en Duitama, porque no hay ningún tipo de señalización para ellos poder dar la curva; y les cuento que va a pasar también así en el terminal de Tunja, bueno, allá ya han avanzado en infraestructura mucho más acorde a la seguridad, pero en el tema de Duitama el terminal también queda sobre la doble calzada, y las únicas soluciones que han dado es sellar unos pasos que además dejaron abierto los señores de la concesión para que no se presente este tipo de colisiones vehiculares no con peatones, la señalización está en

muy mal estado, ¿qué hace falta?, y es una visión cero doctor Lota, esto viene y tiene su origen en Suecia, y es que tenemos que planear la infraestructura vial de nuestro país y las políticas públicas que usted encabeza en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a un país que en el enfoque pretenda cero heridos y cero muertos en las vías. La Organización Mundial de la Salud ha dicho que este es el decenio de la seguridad vial, pero al menos en el corredor vial de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso lo único que hemos visto es que ha permanecido o crecido la accidentalidad en este corredor.

Yo, de verdad, de todo corazón doctor Lota le quería preguntar, ¿por qué la Agencia Nacional de Seguridad Vial no ha hecho la auditoría que le corresponde para identificar los puntos críticos que hoy tiene este corredor vial, para que en conjunto con las otras dependencias del Gobierno nacional puedan dar solución a este? Hoy solo contamos con lo manifestado por la interventoría, pero miren, si el concesionario no quiere responder, y lo decía hoy en una entrevista que me hicieron, primero la ANI debe exigir dentro de los términos del contrato entiendo yo; pero el hecho de tener y haber entregado en concesión un corredor vial, no significa que el Estado se libre de cualquier responsabilidad frente a un asunto que está amenazando un derecho fundamental que es la vida de los boyacenses; nosotros necesitamos y requerimos doctor Lota, y con el mayor respeto se lo solicito, que se haga esa auditoría externa, que si no la hace la ANI la hagan ustedes, pero que identifiquemos cuáles son las actuaciones, herramientas o infraestructura que se requiere para solucionar estos aspectos que afectan hoy la seguridad vial.

Las campañas educativas, yo sí quisiera preguntar doctor Lota en qué va eso, cómo que ha emprendido la Agencia Nacional de Seguridad Vial para dar solución, porque esto también tiene un componente del actuar de los peatones, pero para eso también entiendo existen planes desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial para resolver y para acompañar y educar a nuestros peatones en el país, mejorar las condiciones técnicas de los retornos, que eso es una responsabilidad del concesionario y la ANI como veedor del tema, debería exigirle que dé solución al menos a estos que la interventoría no nosotros, no los peatones, no los conductores, la interventoría ha dejado claro en su informe de interventoría el mantenimiento, la señalización y la demarcación. ¡Miren!, sorprendentemente, y le decía aquí a un amigo que trabaja en mi Unidad de Trabajo Legislativo, que hizo el video, me ayudó a hacer el video con un dron, en la parte donde pasan los niños, que ahorita se las voy a mostrar, pero yo no había visto esa señalización tan bonita como se ve en el dron, y la verdad en terreno no es tan clara como se ve en el dron; pero además en muchos sectores adolece de este tipo de señalización, en las glorietas de entrada a los municipios, en los reductores de velocidad y el paso por los municipios de Paipa y Duitama que, reitero, partieron en dos a estos

dos municipios, bueno, es necesaria y yo creo que coincidimos, y ustedes han visto los referentes en ciclismo que tenemos los boyacenses, y los invitaría y ojalá vayan todos mis colegas a hacer biciturismo en el departamento, pero vemos que las carreteras de Boyacá en los fines de semana son llenas de ciclistas; pero desafortunadamente esta concesión jamás planteó, ni planeo, ni visionó el tránsito de los ciclistas en esta concesión.

Entonces, yo creo que una de las falencias generales es la ausencia de zonas seguras para el desplazamiento tanto de los ciclistas como también de los peatones, y en ese camino yo sí quisiera, señor Vicepresidente de la ANI, que por favor miráramos la oportunidad de exigirle al concesionario, o de una inversión del Estado colombiano, para al menos donde existe mayor flujo de peatones y de ciclistas, pensar en alternativas de infraestructura que dieran garantías a la seguridad de los mismos.

Un tema de prohibición en el parqueo de la zona lateral, yo creo que ahí el Director de Tránsito de Boyacá puede ayudar a las autoridades municipales para que esto, no sé en los municipios y en los centros urbanos por donde pasa la concesión; la adecuación de pasos a nivel, en Boyacá se deben adecuar, 38 especialmente, en Duitama el ingreso del casco urbano, y aquí voy a entrar en todo, nosotros hemos hablado aquí mucho, y tal vez León Fredy salió un segundo, pero también ha sido uno de los que aquí ha manifestado con vehemencia que los derechos no pueden ser exigidos todos a hoy vía judicial, pasa con la salud, y en Boyacá está pasando con este corredor. Reitero lo de Duitama, porque soy duitamense, señor Vicepresidente; pero ya ha habido y ha resuelto el Tribunal de Boyacá acciones populares en cuanto a la necesidad de reductores de velocidad en el ingreso al casco urbano de Duitama, que hoy no están resueltos, y todo el paso por la ciudad de Duitama no está resuelto, pasos a nivel en el sector de Bavaria.

Ahora que muy bien, y resalto la gestión del señor Presidente, para reactivar los cultivos de cebada en una alianza con los privados, con Bavaria, pero en ese sector donde fue él a inaugurar y a promocionar esa nueva cerveza que va a beneficiar a muchos agricultores de Cundinamarca y Boyacá, en ese sector hay ausencia de pasos a nivel, en el sector Mortillal en Combita, la construcción de la ye Nobsa-Puente Blanco, pero también, y en esto no es solo lo malo, yo sí quiero resaltar, señor Ministro encargado, y a todos los funcionarios del Gobierno, pero principalmente al señor Presidente, quiero agradecerles enormemente que hoy por fin podemos decir que tenemos la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, y quiero agradecerle porque en el Pacto Territorial Bicentenario han incluido una inversión muy importante para que por fin, luego de 17 años, que fue concebida la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, por fin llegue a la ciudad de Sogamoso. Esperamos y le pido señor Viceministro, hoy Ministro encargado, le hagamos seguimiento a que esta inversión llegue a un feliz término, y no quede

en solo promesas la terminación de este corredor hasta la ciudad de Sogamoso.

Las variantes de Duitama y Paipa, lo he repetido varias veces, y los puentes peatonales, el puente de Ventaquemada aquí en el sector del Puente de Boyacá. Yo quisiera mostrarles un video y le hablaba ahorita al señor Director General de Tránsito de la Policía y, reitero, les agradezco enormemente el acompañamiento que le hacen a estos niños para pasar, para poder recibir las clases en su institución educativa, pero esto también pone en riesgo la vida de los miembros de la Policía que acompañan a los niños para pasar en este corredor vial, y a mí me gustaría que vieran este video, ahí están los policías tratando de dar paso y de parar el tráfico para esto, miren el bus de la izquierda, no hace caso a la señal de pare de la Policía y sigue derecho; yo pregunto, ¿qué hubiera pasado donde los niños hubieran pasado antes?, no es suficiente el acompañamiento de la Policía, ¡claro que lo agradecemos!, pero doctor Carlos García, señor Ministro, aquí necesitamos soluciones reales, se lo manifesté al señor Presidente Duque en el taller Construyendo País, no nos dio respuesta, pero esperamos, hoy usted logre hacer un anuncio, doctor Carlos García, no sé si usted conoció al doctor Germán Córdoba Vicepresidente de la ANI en su momento; junto con el doctor Germán Vargas Lleras, exvicepresidente de la República, en Boyacá anunciaron que ya estaba la plata para ese puente peatonal, yo le ruego, por favor, como boyacense, son 700 niños, pero además son miles de personas, muchos deberían, creo que una de las primeras intervenciones que tuvimos acá en la Comisión cuando se presentaron los retos del Plan de Desarrollo con la Ministra, y yo les comentaba que en el Puente de Boyacá para pasar el féretro de la iglesia al cementerio, tenían que pasar por la doble calzada sin ningún tipo de seguridad. Hoy en siete días que registra este debate, muestra cómo todos los pasos fúnebres tienen que hacerlo por la doble calzada sin ningún tipo de señalización, acompañamiento ni mucho menos, eso no puede seguir pasando señor Ministro, se lo pido y se lo ruego como boyacense, y creo que el doctor Wílmer Leal me coadyuva en esa solicitud, por favor hoy anúncienos que ese puente va a ser una realidad, es que lo han prometido todos los gobiernos, pero es que no estamos hablando de una necesidad inexistente, lo he demostrado con los videos, pero además es una solicitud que a través de acciones populares también se ha hecho y que está por resolverse en el Tribunal de Boyacá, para qué esperar que les abran un incidente de desacato, como ya pasó con el puente peatonal del sector Patriotas en el cruce con Soracá-Tunja, también faltan los puentes peatonales de la cárcel del Barne, esto ya ustedes lo conocen, ahí queda la cárcel de Cóbbita, una de las cárceles de máxima seguridad del país, todos los visitantes de los reclusos tienen que pasar la doble calzada para poder visitar a los reclusos; Sotaquirá el sector el Manzano, donde hay un centro urbano y no logramos dar solución para el paso ni de la calzada de la derecha ni de la izquierda.

Y en Duitama, el sector Ciudadela, hay dos mil trabajadores que tienen que cruzar a diario para poder devolverse a Duitama o para ir a Tunja, por la doble calzada sin ningún tipo de señalización, acompañamiento o infraestructura que haga que este paso sea seguro para estas personas. Miren, 700 niños arriesgan su vida a diario señor Ministro, por favor, dice nuestro gobernador, ¡por vida suya, se lo digo yo, se lo imploro Ministro y al Gobierno nacional, dele solución a estos niños!, no queremos que por dos mil o tres mil millones de pesos que vale este puente, mañana estemos llorando la vida de 2, 10 o 20 niños, que por la inoperancia del Gobierno nacional y del concesionario no le dieron una solución oportuna a esta necesidad apremiante para los boyacenses. Se han interpuesto cinco acciones populares, cuatro de ellas piden puentes peatonales, el de Tunja-Soracá, en el barrio Patriotas, el del puente peatonal de Ciudad Oriente-Los Pinos también en la ciudad de Tunja, en el paso por la ciudad de Tunja, el puente peatonal, que ya he insistido, el del Puente de Boyacá, y los mecanismos de reducción de velocidad.

Miren el puente peatonal próximo a la abscisa K5 + 950 intersección con la vía Tunja-Soracá doctor Carlos García, el pasado viernes 7 de junio del 2019 se abrió un incidente de desacato por incumplimiento de una decisión que desde el 2010 el Juzgado Sexto Administrativo de Tunja obligaba a la construcción del puente y que fue confirmada por el Tribunal Administrativo de Boyacá; miren que las inversiones sí se pueden hacer; aquí estaba dialogando con el Secretario de Infraestructura, hicieron una inversión por cerca de siete mil millones de pesos (\$7.000.000.000) para los retornos, para la conexión con Soracá, pero hoy el Gobierno departamental está solicitando, con mucho respeto, dos mil cuatrocientos millones de pesos (\$2.400.000.000) más para el puente peatonal, es una decisión judicial, ya hay incidente de desacato, no lo han resuelto, porque hicimos el seguimiento el día de ayer a ver qué decisión se había tomado últimamente, pero ya hay un incidente de desacato y hay una decisión de un juzgado, ya hay una decisión del Tribunal de Boyacá, yo sí le pido, señor Vicepresidente, que demos solución a esto y que podamos invertir no solo los dos mil quinientos millones de pesos (\$2.500.000.000) para este puente, que ya hay una decisión judicial al respecto, sino los dos mil quinientos millones de pesos (\$2.500.000.000) o tres mil millones (\$3.000.000.000) que costaría el puente del paso del Puente de Boyacá, para cubrir y dar garantías a la vida de los niños de ese sector y a la vida de los habitantes de ese sector.

Ya el doctor Wílmer hablará aún más del tema de infraestructura puntualmente, y del tema de la transversal de Boyacá; pero doctor Lota, usted escuchó hace unos momentos al alcalde de Garagoa, en lo corrido del año van cinco muertos en ese corredor vial, cosa que no se presentaba con anterioridad, el ancho de la vía es apenas de 6.20 metros, para una transversal, para el corredor que

se ha convertido en el reemplazo frente al cierre del corredor vial Villavicencio-Bogotá; yo pienso que las especificaciones, doctor Carlos García, deberían seguirse y mirar el flujo que va a tener esta vía, que no nos pase lo que nos pasó con la doble y lo que estoy mostrando evidencia lo que nos está mostrando la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso; es que miren, me cuenta el alcalde que no puede pasar, además va transporte pesado; si una tractomula va a pasar tiene que parar todo el tráfico que va subiendo o el que va bajando, mientras logra pasar las curvas, porque las curvas son supremamente cerradas; ha aumentado la peligrosidad, pero además los tiempos de viaje en este tipo de situaciones, como la de Bogotá-Villavicencio, el alcalde se demoró, me decía en un tramo que normalmente se demora 20-30 minutos, se demoró hora y cuarenta minutos para llegar. Yo sí les pido, por favor, que si vamos frente a las problemáticas que ustedes ya lo han aceptado y ratificado, que existen en la vía Villavicencio-Bogotá, pues que si vamos a pensar que este puede ser un corredor alternativo, se solucione y se le dé las especificaciones técnicas que se requieren para la seguridad, pero también para el buen vivir de cerca... no sé, pero de un buen número de municipios no solo de Boyacá, sino también de Cundinamarca.

Entonces, yo les agradezco enormemente por haber asistido, Ministro, de verdad, mándenlos felices con noticias buenas para Boyacá, démosle solución, al menos mientras la Agencia Nacional de Infraestructura, la Agencia Nacional de Seguridad Vial estudian las soluciones que requieren los 50 puntos críticos de esta vía, que al menos le demos solución a una petición de muchos años que han tenido estos niños y los habitantes del Puente Boyacá, y más aún hoy cercanos a la celebración y conmemoración del Bicentenario, y más aún porque en este sector donde falta este puente peatonal es donde se libró la batalla que nos dio la independencia. Gracias Presidenta.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Con gusto Representante. Saludamos también y le damos la bienvenida al Director de la ANI. Doctor Luis, bienvenido, a la Super muchas gracias, sabemos que estaban en otras diligencias, pero gracias por asistir a estos debates que son muy importantes para nuestro departamento y nuestro país. Doctor Wílmer, tiene usted la palabra como citante.

Honorable Representante Wílmer Leal Pérez:

Presidenta, muchas gracias. Primero, quiero hacer un especial saludo a quienes nos acompañan en este importante debate, que ya cuando entre en detalle, Presidente, mostraremos que no es solo un tema de Boyacá, y cómo, de verdad, tiene un impacto regional y casi que implica temas relevantes para la mitad del país. Agradecerle al Gobierno nacional, al Director de la ANI, al Ministro encargado, al Director del Invías, de la Agencia de Seguridad, a nuestro Brigadier, a ustedes compañeros muchas gracias, a los alcaldes que nos acompañan, al

gobernador que viene en camino y a todos ustedes. Doctora Martha, a usted, los hemos acompañado en una lucha que también es como nuestra, y es el tema de Electricaribe, le cuento que este tema de las concesiones es nuestro, Electricaribe, y por eso pues estamos pidiéndoles a ustedes nos ayuden con un tema que es de profunda importancia. El doctor Rodrigo bien hizo una explicación magistral de las consecuencias que han tenido estas concesiones en Boyacá y fundamentalmente en la vida de los boyacenses y todos quienes hacen uso de estos dos corredores sumamente importantes para el país. Por ejemplo hoy, doctor Kleyn, miles de familias están rogando para que abran la vía Bogotá-Villavicencio, porque no van a tener cómo sustentarse este mes, porque esa vía cada nada falla. Sabe ¿qué les toca hacer a ellos? Lo poco que ganan invertirlo y utilizar una vía alterna que también tiene pues unas implicaciones importantes y que queremos nos ayuden, nosotros con todo el gusto del mundo, y lo hacemos, podemos ser ese corredor alternativo que nos permita conectar los Llanos Orientales que, por demás, son los que en recursos y solo se quiere hablar de plata, son los que le garantizan al Estado la mayor cantidad de ingresos por parte del petróleo y demás, y los boyacenses, como lo dijo el doctor Rodrigo Rojas, venimos haciendo una tarea monumental no solo por salvar vidas, sino por pedirle al Gobierno nacional que nos ayude a solucionar un problema de años.

Demostraremos aquí cómo es injusto el tratamiento que nos dan las concesiones viales no solo al departamento, sino, de verdad, al centro del país. Así que voy a empezar con una presentación que se divide en dos temas, uno es la vía Sisga-El Secreto, y la otra la BTS, que como dijo mi doctor Rodrigo aquí, pues queremos resaltar el esfuerzo del Gobierno nacional y de todo el Gobierno departamental y Congresistas, porque de verdad ahora sí será BTS. Entonces, voy a empezar con la transversal Sisga-El Secreto, sin antes decirles a todos los del Gobierno nacional, este no es un juicio de valor a ustedes como Gobierno actual, sino al Estado por las implicaciones que tienen las vías, y cómo podemos, doctor Kleyn y todos los presentes, solucionar temas que de verdad pueden ayudar a salvar vidas y a mejorar la economía del país y de más de cinco departamentos.

La transversal Sisga-El Secreto-Aguaclara es una obra que contempla la elaboración de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mejoramiento, reconstrucción de pavimento, atención de puntos críticos, operación, mantenimiento, gestión social, gestión ambiental, y pues que pretendían en un principio convertirse en esa vía alterna que tanto necesita el país y que tanto necesitamos los boyacenses; esa Transversal del Sisga-Aguaclara tiene impacto en cuatro municipios de Cundinamarca, siete municipios del departamento de Boyacá y un municipio del Casanare; era una obra inicial en la cual el Gobierno nacional aportaría casi un billón de pesos, y que su concesión estaba

planeada o presupuestada terminar en el año 2040. Esta concesión tiene una longitud total de 137 kilómetros, para Boyacá, su intervención será de 90 kilómetros aproximadamente, la concesión fue adjudicada inicialmente a Concesiones del Sisga S. A. S., y cedía a Transversal del Sisga S.A.S., en conjunto con otra firma que se llama KMA Construcciones y Grupo Ortiz. El acta de inicio de esta concesión, compañeros, todo se firmó el 31 de agosto del 2016, en su plazo se contemplaba hacer lo siguiente: Rehabilitación, reconstrucción de pavimento y atención de puntos críticos, obras que durarían 4 años; operación y mantenimiento, inició con la suscripción de la última acta de terminación de la Unidad Funcional, y la terminación al cumplirse el año 25, contados a partir de la fecha de inicio. Se suponía que iba a durar esto, y esto fue lo que firmaron, lo que agradecemos en ese entonces, y todos los boyacenses, fundamentalmente los habitantes del Valle de Tenza, que es por donde atraviesa esta concesión, pues esperábamos en su momento que se diera con la misma celeridad.

Aquí les quiero mostrar un mapa, y ver lo importante de esta vía. Esta vía, además de conectar esos municipios del Valle de Tenza en Boyacá, y ustedes lo saben, es el paso obligado, hoy todos los colombianos que quieren salir de los Llanos Orientales está es su ruta, y tristemente es una vía que hoy tiene muchas dificultades, porque no solo está en construcción, sino, como lo dijo aquí mi compañero Rodrigo Rojas, es una vía que tiene un margen o ancho muy reducido y que está ocasionando varias dificultades y que esperamos se puedan resolver; hoy es el paso obligado de los que transportan no solo los alimentos para los llanos, sino también para sacar el petróleo que viene de los Llanos Orientales a los puertos para su exportación.

Aquí, este es, y que quiero que le prestemos mucha atención, esa vía o esa concesión estaba diseñada a partir de unidades funcionales, se contemplaron que iban a hacer 4 unidades funcionales las que se iban a empezar a construir, y que evidentemente han empezado, pero tienen algunos problemas que esperamos se puedan resolver. Doctor Kleyn, para la Unidad Funcional 1 se firmó el 2 de enero del 2016 el acta de su inicio y esperamos que así fuera; en teoría se esperaba que su terminación fuera el 21 de octubre del 2018, la Unidad Funcional se esperaba que su terminación fuera el 21 de octubre del 2018, la Unidad Funcional se esperaba que se terminara el 16 de octubre de este año 2019, la Unidad Funcional 3, esperábamos que se terminara el 16, y la de Santa María-Aguaclara igual, porque en teoría se iban a hacer las obras con celeridad.

Pero la realidad hoy, compañeros, es la siguiente: primero, tiene retrasos la entrega de la Unidad Funcional 1, o sea, la primera parte de toda la vía tiene retrasos aproximadamente de 240 días, más de medio año de retrasos, y que todavía estamos esperando que se entreguen, porque si bien es cierto ya se terminaron algunas obras de pavimento, faltan todas las obras complementarias que nosotros

esperamos se den. ¿Cuál es nuestra proyección?, por eso está en rojo, que con estas demoras se supone que van a terminar todas las obras hasta el 16 de junio de 2020, si nos va bien, ¡si nos va bien! Significa entonces, que la vía alterna a los Llanos, la que es el tapón de descongestión de la vía principal Bogotá-Villavicencio tiene problemas, y no hemos podido solucionar esos graves problemas que presenta esa vía doctor Kleyn. Así que, aquí como conclusión, yo puedo decir que luego de 94 días de construcción, la Unidad Funcional 1, o sea, la primera partecita de todo, aún no se ha finalizado; hoy es doloroso, no solo para los boyacenses sino para todos los miles de colombianos que a diario utilizan esta vía.

El tema de recaudo de los peajes, que este es un tema demasiado importante para nosotros los boyacenses, porque ustedes saben y a veces la gente lo dice, pues con la insatisfacción que le da ver cómo paga peajes, pero ve una vía en mal estado, a veces uno trata de explicarles que eso hace parte de las condiciones propias de la clase de concesión, de cómo hay que esperar que ellos terminen para poderles pagar y demás, pero la gente, doctor Kleyn, eso no lo entienden, y no lo entienden porque es que ellos llevan años pagando un peaje, por una vía que no tiene las garantías suficientes para el tema del transporte, y no es solo el pago del peaje, ¿sabe qué es lo que más le indigna a todos los boyacenses y colombianos Ministro? que la vía les está ocasionando el 40%, incluso más de gastos de operación de sus máquinas, eso significa que los ingresos que percibe una familia que vive de una tractomula, un camión, se disminuyen en ese 40% que tienen que invertir por una vía en mal estado, y lo doloroso de eso no es solo el problema económico que se le causa a miles de familias colombianas, sino lo doloroso de eso es que evidentemente tienen un impacto en el desarrollo económico y social de todos y cada uno de los boyacenses. Este peaje se viene cobrando desde que empezó el tema de la concesión, desde el 2015, y yo quiero que ustedes noten en la gráfica el aumento que ha tenido ese peaje en tan solo cuatro años; pasamos, el 2015, de recaudar 1.290 millones, al 2015 recaudar 15 mil millones de pesos, o sea, casi 15 veces más de lo que empezó a recaudar y que empezó en teoría el tema de la concesión; hasta agosto del 2018 el recaudo ha sido de veintiséis mil seiscientos veinticuatro millones (\$26.624.000.000), durante los 3 años del peaje de Mchetá, en promedio, mire lo importante, y que espero el Gobierno nacional y yo sé que va a ser nos ayude.

Se tiene contemplado, cuando se termine la Unidad Funcional 4, doctor Kleyn, construir un nuevo peaje en el municipio de San Luis de Gaceno, pero ahí tenemos nosotros preocupaciones, y es que muchas de las veredas de campesinos que viven allí van a verse afectados con este peaje, y no estamos diciendo que no se construya, pues claro que hay que hacerlo para mantener la vía; pero lo que rogamus, y que sea un compromiso desde ya, es que haya soluciones a todas esas personas que viven en las

veredas de ese municipio donde se pretende instalar ese peaje, y es lo que solicitamos en primera medida, que haya una tarifa diferencial, o que si es posible, y que debe ser lo mejor, es que no se le cobre peaje a todos estos boyacenses que viven en veredas del municipio donde se pretende instalar el peaje.

Miren, yo aquí les quiero demostrar con este gráfico, qué pasa cada que la vía al Llano se bloquea, o sea, como hoy, un día como hoy, un mes como este; cada que la vía al Llano se bloquea, mire el aumento de tráfico y de percepción de peajes en la vía Sisga-El Secreto-Aguaclara, no solo aumenta el doble, sino mucho más, también nos debe preocupar como gobierno, Ministro, porque después de tantos años no hemos tenido la capacidad, décadas, sabíamos hace 30 años, desde que empezamos a extraer petróleo, que necesitábamos vías alternas para los corredores que nos iban a permitir sacar toda la producción no solo del petróleo sino de alimento que necesita la mitad del país, y hoy, siglo XXI, año 2019, no tenemos aún vías que permitan la comunicación con un sector del país tan importante.

Eso a nosotros nos parece sumamente doloroso. ¿Esto qué indica?, indica que debemos hacer esfuerzos más allá de lo que hemos hecho hasta ahora, no solo para terminar estas concesiones y brindar unas vías óptimas para el desarrollo económico y social de los municipios, sino además tener claro que si nosotros, Ministro, nosotros no somos conscientes de la relevancia que tiene hacer un corredor vial alterno a la vía Bogotá-Villavicencio, este problema no va a tener solución nunca; porque les aseguro, yo soy ingeniero de minas y algo sé de geología, les aseguro que la vía Bogotá-Villavicencio por los años de los años de aquí en adelante, va a seguir presentando los problemas que presenta, porque hubo falta de planeación y diseño, teniendo en cuenta las características geográficas y geológicas por donde se atravesó la vía; o sea que, aquí hay dos caminos, seguir invirtiendo en esa vía que va a fallar y que va a tener problemas siempre, o hacer una nueva, que no creo que pues vaya a pasar. Así que la solución perfecta, ideal, vamos a construir y vamos a terminar las conexiones alternas que nos permitan que la economía cada que una vía se cierra pues no se debilite como está pasando actualmente.

Compensaciones ambientales, y aquí también hay un tema que a nosotros nos preocupa. Esta concesión tiene una característica y es que no necesitaba licencia ambiental, porque no era construcción de nueva vía, sino el mejoramiento de la que hay, por decirlo en términos coloquiales y que quienes nos ven por la televisión pues no lo entiendan; así que, al no necesitar licencia ambiental lo que debía era hacer unas obras que se ajustarán a un plan de gestión ambiental.

Actualmente y a la fecha no se ha definido el alcance de la compensación, pero lo doloroso no es solo que no se haya definido el alcance de la compensación ambiental, sino además lo doloroso es que hay en una cuenta ahorrados, por decirlo de alguna manera, ahorrados más de diez mil millones

de pesos, que después de tantos años, no se han invertido para el tema de compensación ambiental, y también necesitamos que se establezcan plazos de cuándo los vamos a invertir, en qué los vamos a invertir, cómo podemos solucionar el tema ambiental que se está originando por la construcción de esta vía; así que para el tema de Sisga-El Secreto yo quiero terminar con estas pequeñas conclusiones sobre esta fundamentalmente.

El primero, que el incumplimiento de entrega en las unidades funcionales según las fechas estipuladas en el contrato inicial, suscita retrasos de más de 8 meses aproximadamente; tiempo que genera inconvenientes a niveles económicos, social y físicos; como lo había dicho, cada día de retraso, Ministro, y cada día de retraso en la entrega de estas unidades funcionales no es solo una pérdida económica para el Valle de Tenza sino también es una pérdida económica, pérdida social y de desarrollo de más de tres departamentos que se ven beneficiados con esta.

La instalación del segundo peaje a la altura del municipio de San Luis de Gaceno - vereda Santa Teresa, ocasiona al pago de los habitantes del sector, también aquí yo les quiero rogar y que pueda ser un compromiso, doctor Kleyn, que hoy salga de acá y es revisar cómo solucionamos el problema que se le avecinan a miles de boyacenses que viven en las veredas del municipio de San Luis de Gaceno, donde va a ser instalado el peaje, que sea un compromiso de cómo podemos hacer una tarifa diferencial o desde ya dejar estipulado que aquellos que viven en el sector no paguen ese peaje, porque es supremamente injusto. Y el último, es el tema de ¿es importante definir el alcance de las compensaciones ambientales? ya que como lo dije ahorita existen más de 10 mil millones de pesos, que nosotros esperamos se puedan invertir para que de verdad nos ayude al fortalecimiento y desarrollo de todos estos municipios que tienen un gran potencial no solo turístico, sino también de desarrollo económico, ya aquí hay unos alcaldes que ahorita así lo dejarán ver.

Paso al tema de la BTS, y aquí me uno a las palabras de mi compañero y amigo el doctor Rodrigo Rojas, que gracias al esfuerzo del Gobierno nacional y hay que reconocer las cosas buenas, gracias al esfuerzo del Gobierno departamental, a la clase política, y a todos los congresistas, se pudo hacer realidad el sueño de los boyacenses de que de verdad fuera BTS, allá duramos más de dos décadas diciéndonos, pero por qué carajos, perdónenme la expresión, le llaman BTS si no llega hasta Sogamoso; afortunadamente ya quedó en el Plan Bicentenario y esperamos sea una realidad. El tema de la BTS, sí es que es un tema que ustedes de verdad no me lo van a creer, pero esto es una cosa increíble que pasa en nuestro país, ¡increíble!, pero vamos, y como lo hemos dicho siempre, no mirar con el espejo retrovisor, sino además vamos a ayudar a solucionar un problema de décadas, que insisto en esto, Ministro, no es problema de este gobierno, pero sí del Estado que tiene que poner en cintura, y como lo hemos dicho

nosotros en las redes sociales, a estas concesiones sin freno y sobre todo a esta Concesión de la BTS la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso. Esta era una concesión, y yo quiero que ustedes, digamos, le pongan un poco de atención, no se ve muy bien, está muy pequeña pero bueno, les voy a tratar de explicar. Un poco el color azul eran los tiempos que en teoría se iban a tardar haciendo estudios y diseños de esta vía, que fueron 12 meses que duraron haciéndole estudios, diseños, viendo el alcance cómo se hacía una vía en las condiciones inicialmente propuestas, luego se dijo que en la etapa 2, que era la etapa de construcción, iba a durar 4 años y 6 meses, o sea, en el año 2002 nos dijeron boyacenses, santandereanos norte santandereanos, casanareños, tranquilos que va a ser una vía que en 5 años va a estar para el servicio del centro del país, y va a ser una vía que va a solucionar los problemas de movilidad de los llanos, de los santandereanos, y del departamento del Bicentenario, o sea que nosotros estábamos esperanzados como lo hicieron inicialmente firmado por el Gobierno nacional, que en el 2008 íbamos a tener una vía que iba a garantizar el desarrollo económico de estos cinco departamentos.

Y la etapa 3, que es la de color verde, en teoría era los años de concesión que iba a tener esta vía, que iba a ser una vía que iba León Fredy, iba a ser concesionada hasta el 2022, o sea, en teoría iba a terminar en 3 años y que iba a tener una concesión de 14 años y 6 meses para recuperar la inversión inicial. El valor del contrato o los aportes del Gobierno nacional en un principio fueron de doscientos treinta y nueve mil millones (\$239.000.000.000), y se suponía con los estudios que se hicieron, que los ingresos para ese entonces iban a ser de 1.2 billones; ese era el escenario inicial con el cual se arrancó en el 2002, y que todos por supuesto no solo agradecíamos, valorábamos, sino que estábamos dispuestos a ayudar pues para que así fuera. Pero la realidad, dolorosa, es otra. ¡Otra completamente diferente!, y es esta, valor inicial del contrato: hubo que hacerle una adición porque hubo un cambio en los diseños y uno lo entiende; entonces, ya no fueron doscientos treinta mil, sino quinientos noventa mil, los ingresos esperados ya no fueron 1.2 billones sino 1.8 billones. En teoría, el inicio del contrato y después de las modificaciones iba a ser para que duraran todos los diseños 23 meses, la etapa de construcción, adivine ¡cuánto lleva profe Luis!, 14 años, 17 años perdón, ¡17 años! ¡Lo que iba a durar 5 lleva 17!, y lo doloroso no es que lleve 17, lo triste es que no hemos terminado de construir. Y miren esta otra, entonces después de esas modificaciones que si uno detalla lo que pasó con la BTS, pues uno revisa que ya no iban a ser 14 años y 6 meses lo que iba a durar la concesión, sino que iba a poder tener un alcance hasta 45 años, o sea, por bien que nos vaya con este concesionario, vamos a terminar en el 2047 la concesión de esta vía, que por demás está mostrando pues grandes ingresos.

Este contrato tiene modificaciones hasta que no más, ¡yo creo que no hay una concesión que le

hayan hecho más modificaciones que esta! Esto, de verdad, es una vaina; yo cuando empecé a revisar que fueron meses, revisar documentos, otros hasta incluso borrosos, yo no sé ahí cuál era la intención, documentos del 2002, del 2005, donde de alguna extraña manera cuando uno los va a pedir en físicos varias de las letras están borrosas, o sea, uno no puede ni leer lo que inicialmente contrataron, porque dolorosamente algo pasó y cambiaron todas las condiciones de todo. El contrato inicial fue cambiado, en teoría se iban hacer 18 trayectos con un alcance básico y alcance condicionado por un valor, como les dije inicialmente, de doscientos treinta y nueve mil millones (\$239.000.000.000), después se hizo un otrosí donde eliminaron los terceros carriles y dijimos que era doble calzada, por eso le invirtieron unos recursos más y por eso ya el alcance no era 1.2 billones sino 1.8 billones; pero ahí todavía tenemos dudas, de cómo así que si los tiempos, incluso, no lo digo yo sino los entes lo dijeron en su momento, que cómo fue que se hizo esa modificación, de pasar, de que iban a recoger 1.8 billones, y les dimos adicional más plata y las obras iban a ser las mismas, una cosa de, perdónenme la expresión, de locos de... ¡locos pasó con esta BTS!

Después se hizo otrosí, el número 3, agregó 834 mil millones de pesos para avalúos comerciales de predios; el otrosí número 4, un adelanto de inicio de actividades de construcción, después se hizo un anticipo de la gestión predial, después se hizo otrosí para ampliación de plazos; a lo que aquí quiero llegar es lo siguiente: Inicialmente el contrato tenía ya incluido lo que iban a costar los predios y todo el tema de gestión predial, y el Gobierno nacional a este concesionario le dijo: ¡Fresco parcerero! ¡Fresco!, yo voy a poner más plata, ustedes no se preocupen, hagan obra; pero después le dijeron: Vea, está bien, no haga tanta obra, haga solo estas; y después le dijeron: Bueno, haga esas obras y yo le doy más plata. O sea, contratamos un tema inicial por equis cantidad, después le dejamos la plata, le dimos más plata, le dijimos haga menos; después le dijimos: No, mentirás, ahora sí haga todo y tome más plata. Esta BTS tiene problemas profundos sobre cómo se realizó su contratación, y todo lo que ha pasado alrededor de la misma. Sigamos, para hacerlo mucho más rápido, después se hizo otro acuerdo, otro ajuste, más acuerdos, otra acta, se le cambiaron plazos, se le dio más plata, se le quitaron más trayectos que tenían que hacer, no me voy a detener digamos por el tiempo; pero esto ha tenido cambios que uno todavía no se entiende por qué es importante la BTS. Miren, la BTS no solo conecta por Sogamoso Yopal, que es otra concesión a la que algún día le haremos otro debate, que también uno no entiende qué es lo que pasa con eso; sino además conecta a todos los santandereanos y norte santandereanos del país, está vía no es una vía que le interese a Boyacá, esa es una vía que reclaman todos los llaneros, todos los santandereanos, todos los bogotanos, dos millones de boyacenses viven aquí en Bogotá, que todos los días reclaman porque esta vez de verdad preste las condiciones que se iban a hacer, o sea que no es una

vía que le interese a Boyacá y que solo le solucione la vida a 1.2 millones de boyacenses, no es cierto, esta es una vía que le soluciona la vida a más de 10 millones de boyacenses, y que está presentando graves problemas como ya lo dijo el doctor Rodrigo Rojas.

Y mire lo que está pasando con los peajes, y voy terminando. Inicialmente pues dijimos, ahí hay dos, la línea verde, digamos, que era el optimista de lo que se iba a recaudar. Dijimos, porque nos vaya bien, en esa vía vamos a recaudar tantos peajes, y pues va a dar un balance y el concesionario dichoso, aunque ya estaba dichoso por todas esas modificaciones que se hicieron y ese mundo de dinero que se le dio a este concesionario. Y la línea roja representa digamos lo básico o el estado más pesimista del cual ellos iban a hacerle un cierre financiero y empezar la obra; pero miren lo que ha pasado en el peaje de Tuta, esos son los ingresos del peaje de Tuta, o sea todas las modificaciones que se hicieron a la BTS, dolorosamente le quitaron mucha infraestructura al departamento de Boyacá, la gran mayoría de modificaciones que se hicieron fueron para quitarle obra al departamento de Boyacá, y paradójicamente el peaje que más recaudo tiene queda en Boyacá; no es justo Ministro, no es justo que mientras los boyacenses aportamos recursos, pagamos por una buena obra, cada vez nos quiten más; quitaron el pasó por Paipa, quitaron el paso por Duitama, no llegó la vía a Sogamoso, no hay puentes peatonales, los ingresos a los municipios que tienen que ver tampoco se hicieron, quitaron lo del Puente de Boyacá, y no es que estemos peleando porque le dieron más obras a varios departamentos de Cundinamarca, ¡no! Esa no es la discusión, la discusión es cómo un departamento como Boyacá, que lucha todos los días por salir adelante, por el desarrollo económico y social, que ha presentado los mejores índices no solo en educación, que está superando la pobreza cinco puntos más rápido que el resto del país, se le trata así con estas obras.

Siguiente por favor. Mire aquí el aumento, 40% más, del mejor de los casos están recibiendo por el peaje de Tuta, 40% más del estado optimista que se había calculado para esos ingresos por peajes en Tuta, lo que nosotros aquí pedimos, Ministro, es que a ese concesionario y, doctor Kleyn, a ese concesionario hay que ponerlo en cintura, perdóneme, no los conozco no sé quiénes son, pero si usted va a Boyacá y dice Solarte y Solarte dicen los, y discúlpeme la expresión, los que nos tumbaron con la vía; cualquier boyacense al que usted le pregunte si conoce Solarte y Solarte, dicen: No sé qué será, pero sé que son los que nos tumbaron con la BTS, y aquí como Gobierno tenemos que hacer un gran esfuerzo por pedirle y poner en cintura a esta concesión.

Obras complementarias. Ya lo decía el doctor Rodrigo, y me quiero detener aquí un minuto, mire, es tanto, a nosotros los boyacenses nos caracteriza algo y ustedes lo saben: uno es trabajador, uno es tranquilo, uno entiende la situación, uno incluso

trata de mediar, es conciliador, pero perdóneme aquí nos fuimos de pendejos nosotros los boyacenses por décadas, contrataron a alguien para que hiciera unas obras, no las hizo, el Gobierno nacional no le hizo nada, ¿y sabe qué hicieron los gobiernos departamentales y municipales? Bueno, si no las hace él, pues hagámoslas nosotros, y el esfuerzo que hemos hecho desde Boyacá, un departamento con pocos recursos, lo poco que tiene le toca gastárselo haciendo las obras que tenía que hacer un concesionario, que se ganó una licitación o una concesión del Gobierno nacional, y que el Gobierno nacional le pagó para hacerlas, esto no puede pasar, les tocó hacer el Puente de Ventaquemada. Bueno, no me voy a detener ahí. Termino con el tema de compensaciones ambientales y esto también es de no creer, después de esos mismos 17 años, la CAR o Corpoboyacá en este caso ha dicho, mire, aquí sí necesitan licencia ambiental porque es una construcción nueva, y cada año y cada vez le decía, bueno, por la intervención de la vía ustedes tienen que hacer estos temas ambientales, lo que significa cumplimiento, mire el cumplimiento de todos los objetos que tenía que hacer ese concesionario no se han hecho, no se han hecho; es muy triste para nosotros los boyacenses ver cómo pues ni siquiera cumplen la ley; ni siquiera es exigir más de lo mínimo, es exigir lo mínimo y decir: ¡Hombre, cumplan la ley, cumplan la ley!

Conclusiones y con esto cierro. Primero, se observa que en el 2018 hubo un incremento, como lo mostré ahorita, del 40%, más del flujo real de carros frente a la proyección optimista. Segundo, en el contrato inicial se estableció que la cuenta de compensación ambiental sería de treinta y siete mil millones (\$37.000.000.000.) León Fredy, 37 mil millones que en la actualidad la cuenta tiene un fondo por cincuenta y siete mil millones de pesos (\$57.000.000.000), y a pesar de ello aún no se han ejecutado estas obras, y se espera que en la ANLA y la CAR definan el plan definitivo de compensación. Aquí nos está pasando lo mismo que en la otra, o sea, la plata guardada y nosotros sufriendo por todos los daños ambientales que pudimos haber mitigado y no se hizo. Y tercera, se solicita que en los 55 sectores críticos que la ANI identificó, se implementen medidas para señalización. Yo aquí no quiero repetir lo que, ya insisto en esto que magistralmente mi amigo Rodrigo ya explicó sobre, mire hacia dónde nos llevan todos estos incumplimientos, con una obra que esperábamos nosotros de verdad, tuviera el carácter que esperamos los boyacenses y los demás colombianos que hacen uso de ella. Todo esto que acabo de explicar, todos estos retrasos, estos incumplimientos, recursos guardados, no sabemos porque, todos estos incumplimientos en infraestructura, en puentes, en entradas, ¿sabe qué está originando? No pérdidas económicas que lo está haciendo y duele, pero eso no es lo más triste, lo triste es que esto está generando muertes, esto está produciendo que cada semana haya como lo explicó el doctor Rodrigo, cada semana 3, y cada mes mil. Solo si ustedes lo quieren ver

económicamente, vale más solucionar todos esos accidentes que se originan, que lo que cuesta hacer las obras, si lo quieren ver por el lado económico, si lo quieren ver solo por el lado económico, pero nosotros aquí hacemos un llamado y con esto cierro Presidenta, y le agradezco por tenerme paciencia, al Gobierno nacional, mire, cuenten con nosotros para solucionar todos estos graves problemas que están afectando al departamento, sobre todo con estas concesiones, que son concesiones, como lo hemos dicho sin freno, y hay que ponerle algún freno, porque estamos perdiendo vidas. Presidenta, muchas gracias. Un favor especial a ver si podemos declarar sesión informal para escuchar unos minutos al gobernador, a los alcaldes de Garagoa, al alcalde de Santa María y al veedor de la Concesión Sisga-El Secreto- Aguaclara. Presidenta muchas gracias.

Presidenta, Mónica María Raigoza Morales:

Con gusto Representante, claro que sí, le pregunto a la Comisión si vamos a sesión informal, para que sean escuchadas las personas. Le damos la bienvenida a los señores alcaldes, ya ustedes deciden doctor Rodrigo o Wílder que van a intervenir, entendemos porque finalmente son los alcaldes los que le dan la cara a su gente en la población y los gobernadores los que tienen que sufrir día a día las inclemencias y hasta los madrazos; porque cuando las cosas salen bien es de todos, cuando salen mal es el alcalde y el gobernador el culpable, entonces en eso entendemos absolutamente la posición. Bienvenido y tiene usted la palabra.

Alcalde de Santa María (Boyacá), Rubén Sánchez Niño:

Muy buenos días. Saludando al Congreso por ese aporte de darle esa oportunidad al alcalde de Santa María (Boyacá). Mi nombre es Rubén Sánchez Niño, saludo también a los funcionarios del Gobierno nacional por hacer presencia, de acuerdo a este debate que gracias a los Representantes de Boyacá, el doctor Rodrigo, el doctor Wílder Leal para esta invitación. Yo vengo más que todo mirando un poquito la irresponsabilidad de los subcontratistas que han tenido con estas comunidades en el municipio de Santa María y en la zona; entonces, justo contratista como el Grupo Ortiz le está debiendo a los trabajadores desde hace dos años y verdaderamente vive atrasado, para que estas personas verdaderamente cumplan su deber como trabajadores, y ellos tiene una familia para tener que mantener mensualmente, trabajar y pagarles mensualmente. Esta empresa, yo creo que en estos días la gente vuelve a ser otra, de pronto manifestación de inconformidad del pago a estos trabajadores, lo que es San Luis de Gaceno y Santa María y parte del sector hasta Guateque, no sé las otras partes, pero yo aquí quisiera, por favor, Director de la ANI, señor Viceministro, mirar de pronto la responsabilidad de estas empresas con el derecho al trabajo, y la responsabilidad con estas familias que verdaderamente en ese momento están

totalmente aguantando hambre por culpa de estas empresas, lo que es Grupo Ortiz.

Otro problema es con las personas que suministraron, los subcontratistas y los proveedores de los municipios del área de influencia, sin que la concesión del Sisga o la Agencia Nacional de Infraestructura hubiere tomado alguna medida para con estas empresas como Kamel también, quien debe una millonaria suma a prestadores de bienes y servicios, y sin que a la fecha se conozca si algún día les pagará por los servicios prestados en construcción de la vía del año 2017 y 2018, estas personas están esperando también que se les pague de pronto los servicios prestados a esta empresa.

También se tiene una gran problemática en lo que respecta al ancho de la vía, como usted ve también el Representante el doctor Wílder, habló sobre el tema de la vía que estaba un poquito verdaderamente cerrada, eran aún muy angosta, y mi conductor anoche gastó de San Luis de Gaceno a Santa María desde las 7 de la noche a las 11 de la noche, llegó a Santa María una media hora de camino llegó a las 11 de la noche, el jueves por la noche no podía uno pasar, gastaba de Garagoa yo viajaba de Tunja gasté de Garagoa a Santa María 4 horas, era el tránsito más grande que podía haber, de acuerdo porque la vía al llano está cerrada. Yo sí le pido al Gobierno nacional, que de pronto nosotros los boyacenses estamos muy contentos, el sector del Valle de Tenza, pero sí estamos inconformes el proyecto de una vía tan angosta, para una necesidad de la región del Arauca, de la región del Casanare que es la zona por donde verdaderamente la gente tiene en este momento por donde pasar. Santa María tiene dos vías alternas al llano, Santa María coge la vía lo que es San Luis de Gaceno- Aguaclara; Santa María, también estas tres noches destruyeron totalmente la vía lo que es Medina-San Pedro de Jagua Santa María, es una vía secundaria del departamento que le hacen unos mantenimientos, pero con ese tránsito que pasó en estos cuatro días, esa vía quedó totalmente destruida. Y por eso yo quisiera que el Gobierno nacional tuviera en cuenta, de acuerdo a los problemas que existen de las vías alternas al llano, tenga en cuenta Santa María, San Pedro de Jagua de Cundinamarca, Inspección y la ciudad en el municipio de Medina, es una vía alterna que puede solucionar, que pueda salir mucho carro a la parte del Llano, para llegar por la vía, lo que es Santa María el Sisga.

La construcción de algunas obras de arte, están siendo equivocadas o no estudiadas lo suficiente para evitar que las mismas colapsen y existe algunos muros que ya se encuentran fisurados, y otros que están a punto de caer apenas a un año de construidos, como es el caso del muro arriba de Cachipay, entre Santa María y Cachipay, un sector Cachipay hay un muro que se construyó en este momento ya tuvo fractura, en el sentido que ya no sirve este muro. Yo quisiera que le pusiéramos mucha atención, porque ya lo hemos hablado, yo me he sentado con la ANI, nos hemos sentado con el alcalde de

San Luis en el sector de Marrano Loco, para mirar esas problemáticas que existen de las obras mal construidas, eso les pido el favor que tengan en cuenta en estas obras de arte, que están totalmente de pronto mal construidas. Por otro lado, Concesión del Sisga en la Agencia Nacional de Infraestructura, no está buscando soluciones definitivas, en algunas problemáticas presentadas en el corredor vial, como en el caso del sector Marrano Loco y el sector de Cachipay; hay un sector que desde cuando yo estaba de concejal, cuando estaba la Ministra, antes de construirse, proyectarse esta vía, nosotros le dijimos a la Ministra que ese sector necesitaba una obra importante, porque qué sacamos de hacer una obra del Sisga-Aguaclara, pero entre Santa María y San Luis de Gaceno en el sector de Marrano Loco y Cachipay hay una falla geológica. Es importante, Viceministro, tenga en cuenta en su presupuesto, para mirar un viaducto que verdaderamente de aquí al futuro no se construya ese viaducto, no va a ser viable esa vía, porque va a tener inconvenientes para el tránsito que está proyectado y está encajado para un futuro para nuestras regiones. Entonces, yo sí le pido el favor que mire de pronto presupuestalmente, cómo hacemos para poder adquirir unos recursos y hacer un viaducto o algo que verdaderamente la vía no se vaya a trancar de aquí al tiempo.

De igual medida se tiene problema en la adquisición de predios, en algunas zonas donde se necesita ampliar y mejorar la vía, en el sentido que se impone el valor a pagar a la propietaria, sin escuchar y analizar el valor que se estima, su precio al dueño; porque sí ha sido difícil para los propietarios continuos a la vía ser reducidos en sus terrenos, sin recibir a cambio un precio acorde al valor comercial de los terrenos; yo creo que siempre, cuando haya necesidad de un predio que se necesite, es que verdaderamente miremos que sea un precio justo, ni tampoco le pague tanto al propietario que vaya a cobrar más de lo que es, sino que se haga un valor justo y necesario.

También tienen estas afectaciones para la concesión y sus contratistas que le invaden tumbando árboles, recortando terreno, afectando redes de energía, instalando campamentos, desestabilizando viviendas o dañando cercas sin que sean respetadas o indemnizadas de forma adecuada, y dentro de los términos por lo que se tiene como una represión es hacer cosas a causar daño sin pedir permiso alguno. Por lo último que se tiene el paso urbano del municipio Santa María, es tan difícil yo como alcalde del municipio Santa María-San Luis-Guateque, hay una proyección en el sentido de hacer una vía, pero nosotros tenemos unos problemas de acueducto y alcantarillado lo que es la vía y lo que es el sector, lo que es el paso principal de esta vía. Yo siempre he sido una persona de coalición y de proyección en el sentido que tenemos un acueducto de hace 40 años y un alcantarillado de hace 40 años, pasa una vía principal y los municipios a veces no tienen los recursos para invertirle a ese acueducto y a ese alcantarillado, y vamos a hacer un pavimento

donde va a quedar enterrado un acueducto y un alcantarillado que no es suficiente para después romper ese pavimento y volverlo hacer. Yo quisiera que la concesión o de pronto el Viceministerio, qué hacemos si en el municipio de Santa María estaban proyectados tres puentes peatonales, que después se cambió y no se van hacer los puentes peatonales, yo sugiero como alcalde que si por favor me colaboran con la concesión o con los contratistas, yo me comprometo a colocar los materiales, la tubería de alcantarillado, acueducto y que la concesión se comprometa a colaborarnos y entregarnos la mano de obra para ese paso que hay entre el municipio de Santa María.

Yo sí le agradezco mucho a todos ustedes, y espero que verdaderamente nos pongan mucha atención a esa región; porque esa región donde verdaderamente de aquí cuando esté terminada la vía, está una proyección muy bonita para la ciudad de Bogotá y para el desarrollo de la región del Arauca, del Casanare y del departamento de Boyacá.

Muchas gracias, muy amable, yo les dejo copia de la inconformidad que tiene este municipio, esta región. Gracias.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Gracias señor alcalde. Le damos la bienvenida al gobernador Carlos Amaya. Tan amable, Secretaria, los que faltan por mencionar para el acta.

Secretaria:

Sí, Presidente, están en el recinto también presentes los Representantes Alfredo Ape Cuello, Karina Rojano, Ciro Rodríguez y Oswaldo Arcos.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Continúa el alcalde, gobernador. ¿o qué?, tan amable señor gobernador Carlos Amaya.

Gobernador del departamento de Boyacá, Carlos Andrés Amaya Rodríguez:

Bueno, un cordial y caluroso saludo a todas y todos, me disculpo por la tardanza, estaba en un evento de la Presidencia, en mi condición de Presidente de la Federación Nacional de Departamentos, y tengo que viajar a la ciudad de Tame a dar inicio a las conmemoraciones del Bicentenario, con el señor Presidente de la República, y agradezco mucho que me puedan dar la palabra muy rápidamente. Un saludo muy especial para mi querido amigo Julio, los alcaldes Santa María, los colegas, para mí es emocionante estar acá de nuevo, porque yo estuve acá 4 años compañero de Diego, compañero de Ciro, y es una gran alegría verlos, saludar a Martha, Ape, mis queridos amigos del departamento de Boyacá, y casi hermanos Rodrigo y Wílmer, que felicitarlos de manera especial por el trabajo tan importante que están haciendo en favor de Boyacá, y muy importante este debate; saludar al Gobierno nacional, a las autoridades, Planeación, Ministerio de Transporte, la ANI, me alegra ver ahí a Carlos, porque es alguien que conoce mucho del tema y yo sé que puede atender estas súplicas y reclamos, y

empiezo por súplicas para empezar diciendo que creemos que este es un buen escenario para decir.

Yo hice una presentación muy rápidamente, que quiero pues muy rápidamente poner, no sé si la puedan poner, pero el primer elemento frente a las concesiones de Boyacá, la más importante de la BTS, es decir, que no es BTS, no es Briceño-Tunja-Sogamoso nunca fue, es Briceño-Tunja-Duitama la tierra allá de Rodrigo, gracias al pacto Bicentenario y ahí saludar al señor Presidente Iván Duque y a una iniciativa que presentamos desde el gobierno de Boyacá, se apropiarán y gracias a Rodrigo, que lideró como Representante de toda la Cámara en la Comisión de Expertos, se apropiarán ciento diez mil millones de pesos (\$110.000.000.000) para por fin terminar la vía, y si bien esto resuelve el problema habría que decir que no es justo que el concesionario no haya sido el que haya puesto esa plata; sin embargo no nos podemos quedar esperando, el Bicentenario pasa cada 200 años, no podemos esperar otros 200 años para resolver el problema, así que es importante decirlo. Lo segundo, frente a las glorietas allá tienen un dicho famoso, pero por amistad con mi querido amigo y colega gobernador de Nariño, y porque además voy a estar esta noche apoyando el Pasto allá en el Campin, le pusieron glorieta pastusa, ¡glorieta pastusa!, muy bien esa es la democracia también en el fútbol. Le pusieron glorieta pastusa, porque son glorietas tan mal hechas que quisieron ridiculizarlas de esa manera; obviamente yo aclaro que no creo en ese cuento, yo le puse glorieta Solarte, porque la hicieron los Solarte que han sido absolutamente irrespetuosos con Boyacá, y si yo estoy acá hoy arriesgando quedarme del avión con el Presidente, es porque me parece que el Gobernador que habló acá hace 6 años de Representante y casi que la misma presentación, hoy los problemas suben.

Yo quiero contarles que el día jueves a las 11 de la mañana fui reportado por parte de la Policía Metropolitana de Tunja, un accidente que hubiera podido ser muy grave y que hubiera podido tener a este Congreso no sesionando acá sino en el Puente de Boyacá, y es que una tractomula iba a una velocidad de 68 kilómetros por hora y una profesora pasó a sus niños como todos los días tiene que hacerlo porque no hay un berraco puente, a 50 niños, y la tractomula por no estrellar a los niños tuvo que irse a una cuneta y se volcó; si el conductor no hubiera reaccionado de esa manera, hoy tendríamos un entierro probablemente de 50 niños, por la irresponsabilidad de un consorcio que no respeta Boyacá, y que se está llenando de plata y no es capaz de hacer un puente peatonal que se requiere y que hasta acciones populares lo han hecho. Por esa razón antes de venir a este debate, que le pedí de todo corazón a Rodrigo y a Wilmer que los citara, presentamos con firma de 40 alcaldes una acción popular contra Solarte y Solarte, y por supuesto que vinculará a la ANI, para que se resuelvan 55 puntos críticos de la doble calzada, no uno, ese problema de los niños es mucho más que eso; la doble calzada cuando yo recuerdo ese debate y voy a citar palabras textuales -decía

que se hace para evitar que las grandes autopistas pasen por la ciudad- yo les quiero pedir que revisen Duitama por dónde pasa la doble calzada, por la mitad de Duitama y ahí se la pasan accidentes uno tras otro, tras otro. Yo les quiero pedir que revisen Paipa, capital turística de Boyacá, municipio donde sucedió el hecho más importante de la campaña libertadora, frente al tema militar que la Policía sabe y el Ejército, allí fue la más sangrienta, que fue el Pantano de Vargas, y Paipa quedó literalmente pa y pa, porque por la mitad le pasaron la doble calzada, y ahí todos los días hay accidentes y todo lo que está sucediendo en Boyacá pues contiene un elemento adicional, además, y es que las proyecciones qué lástima que no las pongan allí, que se las voy a dar a los congresistas, las proyecciones optimistas Presidente y congresistas, dijeron vamos a poner un escenario pesimista y uno optimista de recaudo, y el optimista lo superaron hace rato. Hoy en Boyacá están ingresando un millón de vehículos al año, eso superan en creces el escenario optimista de la doble calzada, ¿y eso por qué sucede?, porque se han estado haciendo inversiones en Boyacá en el tema de turismo, por la presencia de Nairo Quintana, este año en el Bicentenario vamos a tener la Cumbre de Gobernadores allí, va ser un escenario importante el gran concierto de Colombia del Bicentenario va a ser en Boyacá, con la Sinfónica Nacional, con artistas nacionales, van a estar los 32 gobernadores el 6 de agosto, y todo eso alrededor sirve para decir que cada día ingresan más vehículos a Boyacá, doctor Carlos, y que es momento de revisar esa fórmula con la que se concesionó; porque hoy lo único que hacen ellos es reparar.

Yo le quiero decir algo desafortunado doctor Carlos, sabía usted que la concesión no le pasa a los congresistas, no le pasa al gobernador, nosotros no existimos para ellos, Solarte y Solarte y este nombre es famosos para todos los colombianos cierto, por lo que significa, incluso las condiciones con la que contratan a las señoras que venden peajes es realmente indignante, a las personas boyacenses, y yo lo sé porque siempre que paso y hay cambio de turno, como ellas no tienen transporte les toca esperar a ver si un alma caritativa las lleva, muchas veces yo las traigo hacia Tunja y me cuentan cuánto ganan, que las echan cada tanto, todo lo que allí sucede, creo que alrededor de eso existe un mensaje y con esto termino, yo tengo muchos más argumentos que los dejo.

Las inversiones que ha hecho el departamento, realmente son muy importantes para el tema del turismo, nosotros este año vamos a invertir cuatro veces más que la Nación, en las conmemoraciones del Bicentenario ¡chistoso no!, la Nación celebra los 200 años y Boyacá invierte más en conmemorar el Bicentenario, pero, bueno, estamos solucionando eso y esperamos que el Gobierno nacional y al Ministerio de Cultura le den unos recursos, porque la Ministra ha sido muy juiciosa y querida, pero realmente los recursos no son suficientes, y eso lo hacemos para garantizar que todos los colombianos

vuelvan a donde todo empezó. Es decir, allí la sangre de los llaneros, de los boyacenses, que se derramó en ese territorio no fue para los boyacos como dice alguien, fue para todos los colombianos, el Bicentenario no es un asunto de los boyacenses, y los casanareños, y los araucanos, el Bicentenario es un asunto de todos los colombianos, y creo que es justo y necesario recomponerlo; incluso la doble calzada pasó por encima del Puente de Boyacá, que porque salía muy caro hacer la variante que valía 80 mil, ¡imagínese!, usted vaya dígame eso a Austria, a España o a cualquier país decente que entienda que la historia es tan trascendental, dice: por ahí no podemos pasar, porque ahí hay rastros arqueológicos, históricos, paleontológicos de todo lo que ha sucedido; pasaron por encima porque era más barato, hicieron la doble calzada, y creo que aunque esta no es una responsabilidad del actual gobierno o no es el causante, ni siquiera el anterior gobierno del Presidente Santos ni el Presidente Duque, sino el gobierno del Presidente Uribe, es importante decir, que es bueno que Boyacá en este momento reciba con contundencia un mensaje del Congreso, del Gobierno nacional, de respeto a la dignidad del pueblo boyacense, yo espero que no suceda una tragedia en Boyacá, y todos los días oramos y actuamos para que eso no ocurra; pero mientras los niños en el Puente de Boyacá sigan pasando todos los días esa vía, porque no hay un puente peatonal, pues van a estar arriesgando su vida, así de sencillo.

Yo les agradezco a todos los Congresistas por la atención, a usted señor Presidente, al Gobierno nacional, con quien tengo la mayor solidaridad y estamos trabajando duro con el Gobierno por el Bicentenario, y creo que este gobierno ayudará en darle dignidad, pero el tema de la doble calzada, doctor Carlos, como representante de la ANI, es un tema que la ANI debe atender. Nosotros estamos dispuestos a invertir recursos con la UPTC, para que se busque la manera de solucionar los puntos críticos, tal vez algunos de los congresistas han ido a Villa de Leyva y saben que ya no pueden irse por Samacá, cierto, ahí se firmó un acta con el Vicepresidente Vargas Lleras, donde se iba hacer un deprimido para que la gente pudiera ir a Samacá, no se ha cumplido nada, todo se ha incumplido, y creo que llegó la hora de cumplir.

Me alegra poder expresar estas preocupaciones y la indignación del pueblo boyacense, me alegra poder estar de nuevo aquí en este escenario donde estuve cuatro años aprendiendo, y me alegra que el Vicepresidente de la ANI sea el doctor Carlos, pues conozco sus cualidades y capacidades, pero doctor es necesario mano dura con esa concesión, ¡mano dura!, doctor Kleyn DNP, es necesario mano dura, y creo que es importante que Colombia conozca que hoy hay riesgo de niños en la vía, de la concesión en la vía del Bicentenario en el departamento del Bicentenario.

Muchas gracias a todos, a usted señor Presidente disculpas nuevamente por mi impuntualidad y por tener que retirarme con anticipación.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias señor gobernador. Hay un tema que no se ha tocado y es el tema de los animales. Me fui una vez a Boyacá y me dio por contar los animales muertos en las vías y conté 18 animales muertos en casi dos horas de viaje, y me parece que también es un tema que hay que mencionarlo. Bueno, bien pueda gobernador.

Gobernador del departamento de Boyacá, Carlos Andrés Amaya Rodríguez:

Solo una última cosa, de acuerdo con usted y como el querido Presidente, colega, amigo, está invitado todos los que quieran ir a Boyacá, Wílmer Leal y Rodrigo saben que allá hay un espacio en el Sochagota, dedicado para los amigos del gobierno de Boyacá; entonces, cuando quieran bienvenidos, y de paso se enteran de los peligros de la doble calzada. Y muy importante decir esto, Julio, que es nuestro alcalde de Garagoa, va a mencionar la concesión del Sisga, no la mencioné porque en esa ya hicimos otro debate y nos la hemos pasado peleando porque la hagan, hay que reconocer que la ANI ha actuado y que gracias a la llegada del nuevo gobierno lograron desentrabar esos recursos y está avanzando mucho. Gracias Presidente.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Gracias gobernador, esperamos que todos los miembros del Gobierno recojan las inquietudes. Tan amable alcalde Julio.

Alcalde de Garagoa (Boyacá), Julio Ernesto Sanabria:

Buenos días a los honorables Representantes a la Cámara, al doctor Wílmer Leal, doctor Rodrigo Rojas paisanos allá de Boyacá, señor Gobernador, nuestro gran gobernador que tiene Boyacá y que hemos trabajado de la mano por sacar nuestro departamento adelante, a la ANI, a la mesa directiva en general, a los asistentes acá. Voy a hablar y este es un escenario casi que al dedillo como dijéramos hoy por el cierre de la vía al Llano, hoy vemos y analizamos técnicamente los problemas de la Transversal del Sisga, porque el cierre de la vía al Llano nos van a permitir, es decir, yo voy a hablar como si un ciudadano de Boyacá y nacional, yo quiero dejarle unas observaciones al Gobierno nacional y a los honorables Representantes a la Cámara y a las personas que nos ven en el país; porque es que la vía alterna al Llano, como lo decían los honorables Representantes de Boyacá, no es de Boyacá es de todo el país. Entonces, si vamos al resumen, la alterna al Llano Transversal del Sisga, permite generar un transporte como lo habíamos visualizado desde hace 20 años, peleando contra el Gobierno nacional hasta que por fin lo logramos, era una vía transversal que traía el servicio de transportes de Arauca, Casanare, Boyacá y Cundinamarca, y obviamente desembotellar una parte del país. Pero después de que lo logramos en el primer video que nos vieron, nos dijeron se van a ahorrar 3 horas y media de viaje entre Aguaclara y El Sisga, cosa que hoy no está pasando. Ayer por ejemplo de Guateque

al Sisga nos gastamos más de hora y media, cuando nos gastábamos 45 minutos, y eso lo va ocasionando y lo vamos viendo, los problemas que ocasiona el pésimo diseño; un diseño que lo hemos criticado, que es un diseño de hace 30 años. Yo soy ingeniero en transportes y vías y por eso me atrevo a hablar, es un diseño de hace más de 30 años, donde inicialmente se propuso un mejoramiento, después dijeron que era una rehabilitación y en últimas, después de un billón de pesos que se le asignó a la vía, bajaron al cierre financiero de 540 mil millones, generando burlas del concesionario, el doctor Ernesto Carvajal cada rato dice “el alcalde de Garagoa me da duro” pero se le hace la observación.

Yo ya me cansé de ir a las reuniones, y a qué va uno a las reuniones, si el concesionario no le para bolas a los veedores, a la comunidad de la región, la misma ANI en cabeza de un ingeniero que había. Luis Eduardo cuando salía se iba era a almorzar con el director de la concesión, con el doctor Ernesto Carvajal y, obviamente, los alcaldes se burlaban, y duramos más de 50 reuniones donde no fuimos escuchados, y durante el inicio de ejecución de las obras pues se les venía advirtiendo, ¡jojo!, que la vía del Sisga-Guateque especialmente va a generar una accidentalidad por el sistema constructivo, que básicamente no hicieron nada, no mejoraron una curva, ni siquiera cumplieron con la Ley 105 que dice: que una vía debe tener una calzada de 7-50 y dejaron unas vías de 6-20, ni siquiera el gobernador de Boyacá, las vías que está haciendo son de 7 metros de ancho, hoy estamos iniciando unas obras de 7 metros. La Transversal del Sisga, que es una vía nacional, y que una concesión es sinónimo de eficiencia y eficacia, porque el concesionario va a vivir cobrando el peaje 30 años, y ni siquiera el mismo concesionario se preocupa por reunir al gobierno y decirle: Yo no puedo construir una vía así tan mala como la está proponiendo la ANI, no puedo construir esos pliegos; pues no se presenten a esos pliegos, si no se iban a ganar construir una vía donde hoy cada que hay un muerto se lo contabilizo, y cada que hay un accidente se lo mando al whatsApp al doctor Ernesto Carvajal y le digo: Mire, doctor Ernesto, “3 muertos el mes de enero por culpa de la curva donde no mejoraron, porque no hicieron un puente y rectificaron esa curva”, y ahí se los vengo contabilizando a la concesión; le vengo diciendo al doctor Ernesto Carvajal, el mejor sitio para montar una oficina de abogados es en Guateque, porque ahí van a tener mucho trabajo los abogados para los accidentes, más de 20 accidentes de tránsito porque no cabe una tractomula y no hay tractomulas, para que lo sepan Honorables Representantes, no hay servicio de tractomulas, solamente dobletroque porque la vía no pertenece; para que ustedes lo sepan, las tractomulas no pueden pasar ahí, está restringido el paso, además porque no cabe una tractomula; cuando nos encontramos con un camión, tenemos en una curva, tenemos que parar, esperar que pase el camión y eso, la respuesta de las personas que mandan a socializar a Garagoa, ¿cómo van a hacer con los túneles?, no vamos a colocar un semáforo y

esperar que pase un carro y después sigue el otro, esa no es una respuesta técnica para una obra tan importante del país.

Entonces, yo quiero dejarle la inquietud a la ANI y es lo siguiente, si bien es cierto ya se tiene una carpeta de rodadura Guateque y una parte, una partecita más o menos un 5% hacia Santa María, eso es como un mejoramiento, rehabilitación para que empiecen un diseño serio, real, porque quiero que la ANI vea esta vía, como la vía de desembotamiento del país; es que no la vean como el Valle de Tenza, como Boyacá, como lo decían los honorables Representantes a la Cámara, veámoslo desde el punto de vista del desarrollo del país y cuando saquemos una licitación, lo hablábamos con el rector de la UPTC, no podemos seguir permitiendo que en el país las vías las haga un banquero, un banquero tiene que generar rentabilidad, un banquero no genera ingeniería, un banquero genera rentabilidad para el país. Entonces, tenemos que ver las vías con técnica, para que sea la ingeniería del país y la ingeniería internacional que llegue a construir las vías, y así sería la mejor forma de mejorar nuestro país. Entonces, esta vía especialmente 25 km de Guateque al peaje, ya lleva 5 muertos, ¡5 muertos este año!, y lleva más de 20 accidentes de tránsito en tan solo 25 km; para que la Agencia de Seguridad Vial, la ANI y el Invías lo tengan en cuenta; que tengan en cuenta que esto no es una concesión, es como un contrato de Invías que permitió nada más una rehabilitación, ahí no hay ningún mejoramiento, o sea, no se mejoró ninguna curva, no se hizo ningún sobreebancho de la vía, lo pueden visitar, acordamos con el director de Seguridad Vial que visitábamos la vía, nosotros con mucho gusto lo acompañamos; alcantarillas salidas donde la llanta trasera de un carro se queda atascada, cero ingeniería, ingeniería de hace 30 años, pero cero ingeniería en la vía Transversal del Sisga-El Secreto, los túneles deben ampliarse, les hicieron fue un raspado, lo que alcanzó con la retro, con una retro y un taladro le rasparon nada más el túnel, cero ingeniería, o sea, cero ingeniería a los túneles, cero ingeniería a la vía, obviamente una vía que está siguiendo generando muchos accidentes en tránsito, y yo no me ahondo más en el tema, simplemente le hago el llamado a la ANI, que si bien es cierto es un problema que viene de atrás, pero que también aquí hay funcionarios, en la ANI siguen habiendo funcionarios que les hicimos las observaciones y que nunca fuimos escuchados, la veeduría, los alcaldes del Valle de Tenza, los alcaldes de Casanare, el mismo alcalde de Yopal, etc., porque veíamos que es una vía de importancia para el país.

Entonces, la conclusión es que esta vía aumentó los tiempos de viaje. ¿Por qué aumento?, porque los TPS aumentaron y un solo camión que esté delante de una hilera de carros permite que se pierdan más de 10, 20 minutos mientras puede uno adelantar. ¿Y por qué digo mientras puede uno adelantar?, porque no se puede adelantar, no hay rectificación de curvas, no hay nada en esta vía, cero ingeniería,

pues, obviamente. Yo qué le diría a la ANI, que deben pensar en rediseñar una vía, y que esa sea una provisionalidad de la alterna al Llano, para que posteriormente se deje una buena ingeniería, y se deje una buena obra para el país.

Como conclusión, el cierre financiero deja un billón y se hizo un cierre de 540 mil, la respuesta del concesionario es, con eso me dejó trabajar el gobierno, con 540 mil y el gobierno me bajó de un mejoramiento a una rehabilitación. Yo creo que esta no es la respuesta, como decía el alcalde de Santamaría, no solo en Santa María alcalde, sino en Machetá ya también se cayeron muchos gaviones, y es triste ver cómo los gaviones son para una vía terciaria de nuestros municipios, hay vías primarias como son las concesiones, la secundarias las departamentales y las terciarias las del municipio; los gaviones los hacemos es nosotros los alcaldes en la terciaria, y es triste ver que en una vía nacional se está construyendo con gaviones y fuera de eso se caen, ni siquiera los hacen técnicamente, porque hasta los gaviones en el sector de Machetá se han caído, la montaña los ha caído después de haberlos construido hace más de dos años, y vuelven y les hicimos las observaciones y volvieron a construir el gavión en la vía. Entonces, es triste ver esa vía, yo le hago llamado a la ANI pues que cuando haya concesiones, le apliquen la ingeniería al país, porque de lo contrario, el país seguirá en un atraso en el sector vial.

Muchas gracias.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias señor alcalde. Le pedimos un permiso al alcalde que continúa, a Leonardo, porque el Senador se pegó una voladita. Senador Ciro bienvenido a la Comisión Sexta, y quiere también intervenir por 5 minutos. Senador es tan amable, el alcalde, discúlpenos, ya continúa el alcalde Leonardo.

Honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez Cortés:

Gracias señor Presidente, le agradezco, me han dado unos segundos, voy a ser muy corto, simplemente celebro que compañeros de mi departamento hayan traído al Congreso de la República un asunto de prioridad, y sobre todo algo que está en la expectativa de todos los boyacenses, que es convertir el departamento de Boyacá en un departamento como interconector vial del país, de las diferentes regiones del país. Celebro, al Representante Wílmer, al Representante Rodrigo, les agradezco y celebro este debate. Quiero decir simplemente acá, hace unos meses muy amablemente el doctor Kleyn nos ayudó, para hacer una comisión de visita a la Transversal del Sisga-El Secreto; en esa visita estuvimos con el director de la concesión, no sé si esté por acá pero no lo he visto, el doctor Luis Eduardo, pero él nos acompañó, estuvo la concesión también, visitando punto por punto, curva por curva, y anunciando que se había hecho mal, que hay que corregir, y algo que yo quiero dejar por

sentado y dejar la constancia en el acta, es que en ese tiempo estábamos discutiendo el levantamiento de la restricción vial de transporte de carga; hoy está restringido, pero lo que estaba establecido dentro del contrato de concesión es que una vez termine se levantará la restricción de transporte de carga. Si en la Línea hay trancón, esa Transversal del Sisga-El Secreto sería multiplicarla por 15, 20 o 25 veces, mejor dicho, nadie volvería al Valle de Tenza, ni iría a los Llanos Orientales por la Transversal del Sisga, ¿por qué?, porque las curvas son muy cerradas, en el contrato de concesión no quedó la ampliación requerida, así como lo ha explicado muy bien el alcalde de Garagoa, y lo importante sí es poder nosotros desde ya, que cuando termine esa concesión, poder tener diferentes alternativas de trabajo y, obviamente, cumpliendo las condiciones del contrato, porque tampoco podemos hacer algo que no esté ahí; pero sí tener muy en cuenta eso, porque cuando tengamos el levantamiento de la restricción vamos a tener problemas con el tránsito de la población que vive en el Valle de Tenza. Y eso es algo que lo hemos discutido, se lo dijimos a la Ministra de Transporte, al Viceministro, se lo dijimos también al director de la concesión, y el concesionario también lo sabe, pero entonces estábamos mirando en los diferentes horarios o qué alternativas podría haber para ese caso, cuando se termine la concesión, cuando se termine la concesión no, cuando se termine la obra, ya esté operable, pues que se haga ese levantamiento de restricción de transporte pesado. Eso va a ser un tema a discutir, es un tema que ya lo están analizando, quiero dejárselos por sentado porque sí es importante tocarlo.

Y lo otro, como lo ha dicho el alcalde, la accidentalidad que es algo que se tiene que revisar, por algunos muros de gavión, pero igual en ese tiempo estuvimos con el concesionario donde ellos estuvieron mirando, se revisó, se hizo un trabajo de curva por curva, línea por línea, mirando qué se debía hacer y en ese momento estaba discutiéndose, creo que fue en el mes de octubre y noviembre si no estoy mal, se habló de una adición al contrato de concesión que está permitida incluso por la ley, y en esa adición del contrato lo que queríamos es, poder optimizar los recursos para incluir la mayor cantidad de curvas, donde se presenta la mayor cantidad de accidentes, para poder nosotros optimizar los recursos que podamos tener disponibles en esa adición del contrato. Entonces, esos dos temas quería dejárselos hoy, aprovechando el debate que ha traído los Representantes Rodrigo y Wílmer, en el día de hoy en esta Comisión, no más sobre la Transversal del Sisga.

Hay otro tema importante, ¿por qué comencé diciéndoles que Boyacá como un gran interconector vial?, Boyacá va a conectar el país, ¿se los voy a decir hoy por qué?, porque por el oriente vamos a conectar todos los Llanos Orientales, que van a poder no tener que ir hasta Bogotá y atraviesan a Boyacá para ir a los santanderes al norte, o ir al norte también por el Magdalena Medio llegando

desde Chiquinquirá, Otanche, Puerto Boyacá. Conectamos, tanto del compromiso del Bicentenario en el departamento de Boyacá, el Presidente Duque ha hablado de la vía Duitama-Charalá-San Gil, que eso descongestionaría la vía que hoy conduce desde Barbosa, Socorro y ahí para adelante. Entonces, conectando a los centroriente del país con el norte de Colombia, o el occidente, pues Boyacá, obviamente, necesita las condiciones viales para convertirse en un corredor vial por lo menos digno para la gente que va a transitar tanto de Chiquinquirá-Otanche-Puerto Boyacá, que estamos esperando los recursos, no a cuenta gotas como se venía haciendo, son recursos del Invías, como de la concesión Transversal del Sisga que quede de la mejor manera, los recursos para invertir y terminar la vía Cusiana, que es conectar Sogamoso con Yopal y Duitama-Charalá; además que el compromiso también ya está establecido por el presente gobierno, el Presidente Duque lo ha dicho “Es convertir la BTS en la BTS, diseño Tunja-Sogamoso, hasta Sogamoso, y celebro que el Presidente Duque haya hecho ese compromiso, de verdad que lo celebro, porque precisamente era lo que teníamos que haber hecho desde el principio, llegar hasta Sogamoso, mirar qué alternativas tenemos para hacerlo, y aquí están las diferentes personalidades, el doctor Carlos, saludos, muchas gracias por acompañarnos.

Quiero decirles también, que no sé si alguien esté del Invías o de la Aeronáutica acá, pero pues yo sé que estamos en concesiones y las vías, pero Boyacá se merece también, del Ministerio de Transporte el Viceministro?, el aeropuerto, yo aprovecho porque pues es un compromiso también del Bicentenario y se ha venido estudiando, en los pasados días hemos tenido alrededor de 15 o 20 reuniones con los diferentes alcaldes, y aeropuertos del Espino, Paipa y Sogamoso, hay unos recursos ya invertidos en Sogamoso por parte de la Aeronáutica Civil del pasado gobierno, y lo importante es poder terminarlo. Yo solo quiero hablar de esta, en materia de infraestructura vial y aeroportuaria del departamento de Boyacá, es dejarles estas anotaciones que me parecen importantes y aprovechando que no llegue el momento cuando sea operativamente viable la Transversal del Sisga-El Secreto, pues no llegue ¡hay ahora qué vamos a hacer con el transporte de carga pesada!, para el tránsito de la gente que vive en el Valle de Tenza, que es lo más preocupante, la accidentalidad y pues obviamente en este caso que es el principal tema que es la BTS, y sobre todo los recursos que se invirtieron o se dejaron de invertir o que se podrían haber invertido y que se podrán invertir de ahora en adelante que son necesarios, que las curvas sí fueron, que no fueron, que los recursos, todo esto. Aquí hicimos un debate, incluso también por la vía que atravesaba el campo de Batalla del Puente de Boyacá, que si era por ahí o que si era una variante, se discutió mucho, el hecho es que tengamos una vía digna con la menor cantidad de accidentalidad, y yo creo que eso es lo más importante, saludo también al General Rodríguez, mi General un saludo muy especial.

Yo quiero agradecerle a la ANI también, y simplemente poder aprovechar el antes, aprovechemos esto para no nos llegue el momento de nosotros mirar qué alternativas tenemos, sino desde ya la ANI ya sabe, Luis Eduardo ya lo tiene muy en cuenta, lo hemos venido hablando con él, el concesionario lo sabe y no tengamos esa afectación; porque precisamente, si nos metimos la mano en el bolsillo de más de un billón de pesos para la Transversal del Sisga, pues que quede en las mejores condiciones, y si hicimos alguna vez el BTS en el gobierno del Presidente Uribe y se avanzó, pues, hombre, tratemos de terminarla hasta Sogamoso, y los correctivos que hay que hacerle, pues aprovechemos ya que vamos a meternos la mano al dril, pues aprovechemos para que quede en condiciones dignas y sobre todo esas demás vías poder terminirlas, es lo único; sé que no tenemos todos los recursos, las decisiones presupuestales, yo estoy en la Comisión Tercera de Senado, las conozco muy bien, pero por lo menos avanzar en lo que más se pueda en el tema de Chiquinquirá-Otanche-Puerto Boyacá, que son recursos del Invías y eso a cuenta gotas termina requiriendo después más recursos por hacerlo muy a pedazos. El doctor Carlos lo conoce, allá estuvimos muchas veces con la Veeduría, es simplemente dejar esas anotaciones.

Gracias Representantes por la citación a este debate de control, y les agradezco a ustedes por la intervención. Gracias Presidente.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Gracias Senador Ciro. Tan amable alcalde Leonardo, veedor de la veeduría, bien pueda Leonardo.

Veedor a la Concesión Transversal del Sisga-Aguaclara, Leonardo Camargo:

Muy buen día honorables parlamentarias y parlamentarios de la Cámara de Representantes. Mi nombre es Leonardo Camargo, soy abogado boyacense del suroriente del departamento, de la región denominada tradicionalmente Valle de Tenza, específicamente del municipio de Santa María (Boyacá), orgullosamente boyacense, valletenzano y santamariense. El día de hoy traigo la voz de los paisanos de la región mencionada, de la veeduría a la concesión de la Transversal del Sisga-Aguaclara y los compañeros que la integran, haciendo las siguientes apreciaciones en relación con el Contrato de Concesión número 009 de julio 10 del 2015, voy a hablar de 4 puntos superconcretos porque la veeduría ha llevado un trabajo de más de 17 años, desde antes que se firmara este contrato pidiendo que se hiciera como tal esta pavimentación o esta rehabilitación como quedó.

Respecto del plazo, preocupa en la región las demoras que se han tenido con el desarrollo de la obra, a la fecha no ha sido entregada y recibida a satisfacción la Unidad Funcional 1 que va desde el Sisga hasta Guateque; el plazo para esta Unidad estaba establecido al 26 de enero del presente año, término que no fue cumplido; así mismo es importante

indicar que el plazo para terminar la rehabilitación de esta unidad funcional y las otras 3 restantes que integran esta transversal, estaba previsto como máximo y en su totalidad inicialmente para octubre del presente año, plazo que fue prorrogado a julio del 2020, esto es algo importante para todos tenerlo en cuenta. Dos: el transporte de carga, como ya lo han mencionado también, si bien es cierto se entiende que nuestra transversal es una vía nacional que atraviesa Cundinamarca, Boyacá y Casanare, nos preocupa que los tiempos previstos para reducir las horas de trayecto, realmente no se vean mermados por la obra, esto a raíz de los vehículos de carga que pueden transitar por esta vía, determinando que las demoras en el trayecto ahora sean por el tráfico pesado, y no por la decadencia en la que se encontraba la vía antes del inicio de la obra, ahora puede que se aumenten las demoras como estaban previstas y no se vaya a reducir por el tráfico que ahora viene. Tercer punto: Así mismo, llama la atención cómo se socializó con las comunidades, puntualmente con habitantes del municipio de San Luis de Gaceno (Boyacá), un lugar inicial para ubicar el segundo peaje, el cual sería en jurisdicción del departamento del Casanare, peaje que sin explicación alguna ahora será establecido en Boyacá, en el municipio de San Luis de Gaceno dividiendo dicha población en dos, la población del corregimiento de Santa Teresa y la del casco urbano de dicha municipalidad mencionada, San Luis de Gaceno quedaría partido en dos, si se va a poner el segundo peaje, donde no le dijeron a la gente inicialmente que se iba a socializar, y es un documento público que hay con la Agencia Nacional de Infraestructura, se le socializó a la comunidad que el peaje iba a quedar más debajo de El Secreto, que iba a quedar en el departamento del Casanare, si lo dejan donde lo tienen previsto en este momento, partirán al municipio San Luis de Gaceno (Boyacá) en dos.

Cuarto. Respecto de la aplicación de la Ley 105 de 1993, y donde vamos a hacer énfasis de nuestra petición como veeduría de la Concesión del Sisga-Aguaclara, respecto de la aplicación de la Ley 105 de 1993, es evidente que la misma no es tenida en cuenta para la implementación de los anchos de la vía, pero por el contrario dicha norma sí se ha tenido en cuenta para la instalación de un nuevo peaje, es así como se observa el problema generado por el tránsito de vehículos de carga pesada, que debido al mínimo ancho de la vía, por ejemplo en el trayecto Machetá-Guateque genera deterioro de la misma y embotellamientos, máxime cuando la vía al Llano Bogotá-Villavicencio ha tenido constantes problemas que terminan siendo soportados por la Transversal del Sisga-Aguaclara, en este momento como decían, municipios en los cuales el trayecto entre uno y otro se tardaba por ahí 40 minutos, se han tardado en este momento, con todo lo que viene de Villavicencio, se están tardando hasta 3 horas; eso es inaudito en este momento, y también pedimos un plan de contingencia serio de la Concesión del Sisga-Aguaclara.

Por último, quiero cerrar con lo siguiente, esta obra que por fin fue contratada en el gobierno pasado, espera ser culminada, dándole la importancia que merece como vía que conecta el interior del país con parte de Cundinamarca, El Valle de Tenza y los llanos del Casanare, que también conectan en vías con otros departamentos de la Orinoquia. Espero no haberme extendido, creo que fui absolutamente puntual, pero quiero una petición bien importante, el Valle de Tenza es de las zonas más lindas de Boyacá, del suroriente de Boyacá, ustedes si vieran esa región, es una biodiversidad increíble, hay agua por donde ustedes vayan, no es el clima árido de pronto del centro de Boyacá, con el respeto de mis paisanos del centro de Boyacá, ni frío, es caliente y hay agua cristalina por donde ustedes vayan, el turismo sería el futuro de esta región, y si nosotros logramos darle la importancia a la Transversal del Sisga-Aguaclara, también desembotellaremos lo que está pasando en este momento con Villavicencio y Bogotá, porque les garantizo que el paisaje es mucho más lindo, el viaje es mucho más ameno, y si ustedes nos colaboran podemos aplicar, digamos, la ley que yo les acabo de mencionar, la Ley 105 de 1993, para que se apliquen los anchos de la vía como deberían ser.

Muchísimas gracias y espero que nos escuchen a nombre de la veeduría de la concesión del Sisga-Aguaclara, gracias paisanos, Representante Rodrigo y Wílmer, muy amables, gracias.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Gracias a usted Leonardo, el veedor, con él terminamos las intervenciones de los invitados en sesión informal. Le solicito a la plenaria nuevamente declarar sesión formal.

Secretaria:

Así lo quiere la Comisión, Presidente, nos declaramos en sesión formal.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Bueno, continúa el Gobierno o alguno de los Representantes antes del Gobierno. Tan amable Oswaldo.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Presidente, muchas gracias. Bueno, felicitar a los citantes del departamento de Boyacá, al doctor Rodrigo, al doctor Wílmer, por este importante debate; de verdad que lo que ustedes hoy viven en el departamento de Boyacá, lo vivimos muchos departamentos, inclusive estoy presentando una proposición de citación para que en el próximo control político también hablemos sobre el Valle del Cauca.

Miren, definitivamente la historia de las concesiones arranca en 1995, y arrancó en el Valle del Cauca con la primera concesión, la primera vía concesionada fue en el Valle del Cauca en el año 1995, en esa vía de Buga-Tuluá, y ese fue el gran bum, que ya arrancamos, pero desafortunadamente estas concesiones terminaron, sobre todo estas tres

que son las más importantes en el Valle del Cauca, lo que es Cali–Palmira, la de Rozo, las de Buga, las de Santander de Quilichao y Palmira, todas estas concesiones terminaron el 31 de octubre del año pasado, y hoy, el manejo lo tiene el Invías, no veo al doctor Juan Esteban, no sé dónde estará el doctor Juan Esteban, es importante que nos escuche aquí en la Comisión, con el propósito de que nos preparemos para este próximo debate de control político.

Entonces ¿qué pasa?, miren, el Valle del Cauca es un departamento que hoy presenta los mayores índices de seguridad vial en todo el país, el promedio de muertes por cada 100.000 habitantes en el país, es de 95, y en el Valle del Cauca presenta un promedio de 112 muertos por cada 100.000 habitantes; tenemos en este momento un mercado en el SOAT, sobre todo en el de seguridad vial del SOAT, donde tenemos un parque automotor de cerca de 14.000.000 de vehículos, de los cuales 4.000.000 de estos vehículos no pagan el SOAT, ahí sí me gustaría mucho escuchar al representante de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ¿qué estamos haciendo al respecto?, porque el SOAT es muy importante que lo tengamos presente, y tengamos mecanismos que nos permitan verificar que estos carros tengan este SOAT.

Tenemos entendido, miren, el mes pasado, en el mes de mayo, no sé si ustedes escucharon esa gran noticia, donde murió la niña Leidy Asprilla, jugadora de la Selección Colombia Femenino, murió en una vía de Rozo, murió en una motocicleta y fue encontrada a los 2, 3 días, según las investigaciones, se habla de que la niña Leidy perdió su vida porque fue arrollada por un carro, que no vio las señales de tránsito en ese momento. Hoy, después del 31 de octubre, el Valle del Cauca se caracteriza por producir la caña, el monte que hoy llega, que antes se tenía un mantenimiento adecuado por la concesión, está a la altura de la caña, no tenemos señalización, las señalizaciones se las están robando, el alumbrado se lo están robando, el problema no es que se lo roben, el problema es que no lo reponen, el Invías no tiene la capacidad en este momento de logística, para hacer reposición de estas dos importantes, como es la iluminación y lo que son la parte de señalización, no tenemos.

Hace 2, 3 años se hablaba de que los peajes de estas concesiones recogían mil millones de pesos (\$1.000.000.000) diarios, una ambulancia para atender en estas concesiones duraba 20 minutos en llegar a atender el accidente, hoy dura 2 y 3 horas, y no tenemos ambulancias en este momento en estas vías, no tenemos un carro taller, y las ambulancias que llegan son las de las aseguradoras; claro, aquí nos hablaron el año pasado, pero ya vamos a cumplir 1 año, de que estas concesiones arrancaban en el 2019, estas 3 concesiones que fueron liquidadas, que arrancaban en el 2019, luego nos dijeron que van arrancar en el 2020, pero el proceso durará todo el año y arrancan obras en el 2021, y terminarán por allá en septiembre de 2022 cuando este Gobierno ya no esté, necesitamos mayor celeridad en este

proceso, yo sé que la inversión no es bajita, es una inversión de cerca de 7.8 billones de pesos, donde le hemos pedido al Gobierno, sobre todo, financiar con otro tipo de financiación, sobre todo en la venta de activos que podamos direccionar a este tipo concesiones, estas 3 concesiones. Igualmente, solicitamos, aparte de la celeridad, que aspiramos que se inicie en el 2019, porque si no llegamos a tener un proceso de 3 años, ¿qué va a pasar con el mantenimiento de estas vías?, hay un peaje muy popular que lo cogemos todos los que vivimos en la recta Cali-Palmira, nunca, durante 25 años, tenía un solo hueco, ya hay 1, y ese hueco lleva ya 20 días; le pedí cita al Director de Invías, no fue posible, se encontraba por fuera del país, pero nunca me respondieron, para hablar sobre todo del tema de Leidy, del tema del mantenimiento, del tema de todo esto que está pasando en el Valle del Cauca, no fue posible.

Igualmente, queremos citar, para mirar ¿cuál es la infraestructura que tiene el Invías?, y solicitarle encarecidamente a la ANI, que por favor, que se lo suplicamos, que es imposible que este tipo de vías, estos 200 kilómetros, los siga manejando el Invías, el Invías no tiene la capacidad logística hoy para hacer el mantenimiento adecuado, para tener la seguridad que se necesita, y sobre todo hay un tema, que aquí quedó ahorita la Superintendente de Puertos y Transportes, le hablaba sobre seguridad, sobre los carros cañeros, los carros cañeros vienen trayendo muchos accidentes, y hay una ley a ellos, que se les hizo con el propósito de que colocaran en el quinto vagón, ese quinto vagón se sale 2, 3 veces al año y causa todos los accidentes del mundo; el año pasado hicimos este mismo control y hablaba del bus de venezolanos, donde murieron cerca de 25 ciudadanos venezolanos, porque se soltó el quinto vagón, no nos han dado respuesta, ¿cuál es la solución a eso?, claro, en la ley se habla de que estos trenes cañeros deberían modificar y adecuar las vías para ellos, hoy, cuando un tren cañero sale de un cañaduzal, de recoger caña, para la vía, hacen un paro a todos los carros, ellos deberían tener carriles de desaceleración que le permitan que el tráfico nunca pare, ese es uno de los temas que quiero meter en la citación para control político.

Igualmente, muy preocupados por la seguridad, muy preocupados por nuestras vías, nosotros aparte de ser orgullosos de nuestra gente, éramos orgullosos de nuestras vías, y de verdad que las vías se nos están acabando. Ocurrió en abril del año pasado, se fue la banca en Loboguerrero, se fue una banca totalmente, y esa vía sobre todo comunica a Buenaventura, en el kilómetro 89 se fue la banca, y esa es la vía que comunica a Buenaventura con el centro del país, no solamente es beneficioso para el Valle del Cauca, sino para todo el país.

Igualmente, hablamos de seguridad aquí, le solicitamos, aquí hay un proyecto muy bonito que presentamos, ahora que el doctor León hablaba de los animales, que era el del SOAT, el SOAT era sobre todo, que no solamente el SOAT protegiera a

los seres humanos como lo viene haciendo, sino que el SOAT también protegiera a los animales, pedimos concepto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Transporte, y nunca la Agencia Nacional de Seguridad Vial contestó, nunca ha contestado. También hicimos un proyecto muy bonito que estamos presentando de carretilleros, con el propósito de abolir los carretilleros, así como lo hicimos en Cali, en Cali existían 898 carretillas, pudimos sacar 798, lo logramos, queremos hacerlo a nivel nacional, tampoco recibimos, y recuerden que las carretillas también hacen parte de la seguridad vial, y eso lo vivimos en la ciudad de Cali.

Agradecerles mucho la atención, y ahí dejo ya la proposición, Presidente, con el propósito de citar a un control político, que de pronto es en la siguiente legislatura, pero ahí lo vamos a tener. Muchas gracias.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Con mucho gusto Representante. La doctora Martha Villalba, es tan amable. Luis Fernando, y sigue Milton.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias señor Presidente. Quiero darle un cordial saludo a todos los funcionarios del Gobierno nacional, de igual manera a mis compañeros, saludar de manera especial a los alcaldes hoy presentes, también con mucha satisfacción al haber tenido la oportunidad de compartir con el gobernador de Boyacá, quien también nos cuenta una situación dramática; felicitar a los citantes, la verdad que ustedes lo han dicho, este no es un problema de los boyacenses, este es un problema de todos los colombianos, porque obviamente, estos corredores viales de alguna manera conectan al centro del país con el sur, con el norte, en fin.

Yo, quiero manifestar que me preocupa, porque hace días nos reuníamos con el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hablábamos de un presupuesto, y yo diría que solamente ustedes se llevarán el presupuesto de toda la Agencia de Seguridad Vial, para poder organizar y planificar la seguridad y garantizarles a los usuarios de la vía, como debe ser, debido a los grandes inconvenientes que en ella se presenta, hablar de 3 accidentes por día, 8 heridos por semana, 1 muerto por semana, son cifras que deberían alarmarnos a nosotros, y corrobora lo que manifestábamos en días pasados, donde indudablemente la accidentalidad de nuestro país es una de las principales causas de muertes de colombianos y de colombianas.

Al escuchar el discurso de nuestros compañeros en todo el proceso de su debate de control político, quiero decirles que si bien es cierto hemos avanzado en materia de corredores viales en el país, yo creo que en los últimos 10 años, Colombia ha tenido una transformación importante, porque efectivamente se pensó en la competitividad de Colombia, y esto de igual forma es importante destacar, que es necesario también la inversión de los privados,

desafortunadamente los privados solo llegan hasta donde ellos quieren, y el Estado siempre tiene que excederse en la participación misma, para poder satisfacer las necesidades de nuestra gente, y hoy este es un ejemplo típico de ello; a mí me preocupa, porque creo que se es reiterativo en los graves inconvenientes y la falta de que en su momento, ante la planeación de la ejecución de proyectos, no se hubiesen considerado elementos indispensables, característicos de las distintas zonas, por eso es que siempre hemos sido críticos del gran centralismo de este país, aquí se toman decisiones en donde no se tienen en cuenta las características de las entidades territoriales, de las regiones, miren el caso de Boyacá, un departamento que se caracteriza no solamente a nivel nacional, sino a nivel internacional, por el tema del uso de la bicicleta, por todo lo que implica, y se tiene un corredor vial de gran importancia para la región, como es el corredor vial “BTS”, en donde no se tiene en cuenta vías, dentro de la vía, elementos para que los que utilizan la bicicleta, puedan recorrerlas como tal, y garantizándoles a ellos la seguridad.

De igual manera, a mí me preocupa mucho el tema de la señalización de las vías, mire, el problema no solamente es de ustedes, el problema es de todo el país, nosotros lo manifestábamos en días pasados también, que la señalización en nuestras vías es confusa, nosotros vamos en un corredor vial y vamos viendo una señalización, que creería yo, que es posible que ésta sea o vaya a cargo del concesionario que solamente es experto en construcción de vías, es posible que lo sea, y debería serlo, porque obviamente para poder haberse ganado un proceso licitatorio, tiene que reunir todos esos requisitos, pero pareciera que el conocimiento de las normas de tránsito para ellos es absolutamente nulo, y creo que también esa es una de las razones por las cuales la accidentalidad es tan alta, y eso implica que muchas veces, ahí miramos los típicos ejemplos, cómo es que en una vía importante, en donde se divide a una ciudad o a un municipio, no se encuentran los pasos peatonales, que deben ser considerados dentro de las mismas condiciones, y que aquí se observa que indudablemente esos no fueron considerados, y hoy hay un número importante de puntos críticos en donde se expone la vida de los peatones, como en el caso, que son actores importantes, porque es que les quiero decir, las vías no se construyen solamente para los vehículos, las vías también se construyen para los peatones, y para diferentes modalidades de transporte que existan, llámense motocarro, llámense motocicletas, llámense bicicletas, y cualquier medio de transporte que exista en la región en la cual va a impactar este corredor vial.

Nosotros también queremos manifestarles que esto preocupa, porque hoy están también en riesgo, por lo que nos manifestaba tanto Wílmer como nuestro compañero del Partido Liberal, quien hoy cita también este debate de control político, Rodrigo Rojas, en donde nuestros niños están en absoluto riesgo, yo me pregunto ¿cómo es posible que

situaciones como las que hoy denunció el gobernador aun no hayan sido tomadas en consideración, y no se haya generado por lo menos el paso vehicular de esta importante vía?, en donde yo creo que aquí hay indolencia ante esta circunstancia; los accesos a los municipios, también eso requiere de todo el cuidado y todo el estudio y analizarlo en debida forma, hoy, este punto vial tiene 55 puntos críticos, según lo que denuncia el gobernador; y decía el gobernador que hace 5 años, cuando él fue Representante a la Cámara, denunció los mismos 55 puntos críticos, yo me pregunto, o sea, ¿será que falta voluntad o es falta de recursos?, pero yo creo que debieron haberse tomado los correctivos respectivos, para que esto no ocurriera.

Y les quiero contar, fíjense, todavía insisto que muchas veces, esto a veces la comunidad lo desconoce, y les quiero dar un ejemplo, hay una vía importante que se está haciendo en el departamento del Atlántico, que es la segunda circunvalar o el corredor de la prosperidad, la vía de la prosperidad, en el departamento del Atlántico, que tiene un impacto importante, y hoy, cuando la vía tiene unos avances significativos, hay un punto crítico en el municipio de Puerto Colombia, donde la comunidad se va a ver afectada, donde no fue socializado en debida forma, y yo no creo que después de 2 años de haber transcurrido un proyecto, 2, 3 años, miento, cuando culminaba yo mi proceso de Gobierno como alcaldesa en el año 2011, se inicia prácticamente la construcción de la vía, y les quiero decir, 2011 al 2019, 9 años, y hoy hay un punto crítico de mucha discusión con la comunidad misma, en donde va a recibir una gran afectación. Yo creo que hay que adoptar correctivos, la plata nunca será suficiente para satisfacer las necesidades de nuestra gente, eso lo tenemos plenamente claro, pero aquí hay responsabilidades, y yo creo que en ello la Superintendencia de Transporte tiene que ser veedora, garante, se han entregado las herramientas para que ello efectivamente sea así, para que esto sea así.

De igual manera hoy creería que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene también unas enormes responsabilidades, y unos compromisos hacia el futuro, y revisar experiencias de otros países, en los cuales creo que hoy las comunidades muestran, y yo creo que Colombia con ese avance significativo en materia de infraestructura vial, creo que tenemos nosotros que estar a la altura de todas estas experiencias de otros países en situaciones similares a las nuestras, la biodiversidad de Colombia, todo este tema geográfico nuestro, obviamente hace que las vías tengan graves inconvenientes, pero si se analiza de mejor manera, yo soy abogada, no soy ingeniera, ni mucho menos, pero creo que una buena planificación y una buena organización en materia de infraestructura vial, acompañada de todos los elementos que ella implica, es más, yo les quiero decir, hay un factor también, hay que determinar ¿cuáles son los horarios en los cuales se incrementa la accidentalidad en estas vías?, y yo

te puedo garantizar que en su gran mayoría pueden ser hasta en las noches, cuando las vías de nuestro país en su gran mayoría son oscuras, la oscuridad se apodera de las vías que interconectan nuestros departamentos y nuestras regiones, y es que si no tenemos en cuenta también el tema del alumbrado de las vías nacionales, deben ser contempladas, hoy hay unas nuevas energías alternativas, que yo creería que serían importantes que se consideraran, que no generarían sino los costos al momento de que se vayan a construir y su mantenimiento, pero hoy creería yo que también este sería un aspecto a considerar, habida cuenta de que también los accidentes se presentan por la oscuridad que tiene nuestras vías, y por la confusa señalización que estas en su gran mayoría tienen.

Muchísimas gracias, señor Presidente.

Presidente (e), León Fredy Muñoz Lopera:

Con mucho gusto Representante. Es tan amable Luis Fernando, y sigue Milton.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Muy buenos días para todos. Wílder me decía ahora que había que respaldarlo en el debate, y yo pienso que este debate no es contra el Gobierno, este debate es a favor del Gobierno, porque hay que buscar cómo solucionar problemas, nosotros hoy llevamos escasos 11 meses de estar en la Cámara de Representantes, y el Gobierno nacional lleva escasos 10 meses, y vienen problemas del Gobierno anterior muy grandes, y las lluvias en el país han hecho muchos estragos en los últimos 3 meses de este año, y tampoco es de culpar al Gobierno por todo lo que está pasando; pero sí yo pienso que ha sido parte o falta de planificación, planear unas vías a 15 o 20 años, con un flujo vehicular muy diferente al que va a transitar por las vías, hoy el problema que hay en la vías no esa, el flujo vehicular que de pronto pensaron en que se iba a movilizar por esta vía, es muy diferente al que se está movilizando hoy.

La pregunta que me hago es ¿cuál es la responsabilidad de las concesiones?, el Gobierno le entrega en concesión las vías a algunas firmas, porque el Gobierno no tiene cómo hacerlas, pero entrega las concesiones y el Gobierno empieza después a entregarles dinero para que hagan lo que tienen que hacer con lo de la concesión, el dolor de cabeza no es solo en un sector, sino en todo el país, el doctor García es testigo de que en el eje cafetero todavía está una concesión sin terminar, y no habido quien de pronto le ponga a esto el corazón y nos terminen en esa concesión.

Entonces, hoy la pregunta que yo le hago al Gobierno nacional, que también digo que no es responsabilidad de ustedes, porque ustedes llevan escasos 10 meses en el Gobierno, pero también decíamos aquí que no es culpa del que está, sino culpa del Gobierno, y nosotros estamos representando hoy al Gobierno; entonces, ahí lo que tenemos que buscar es cómo ir solucionando esas cosas, porque decía el gobernador, que ahora 6 años estuvo

hablando aquí de lo mismo, y si nos quedamos en las mismas, en 5 o 6 años los Congresistas que estén aquí van a hablar del mismo tema, porque eso se vuelve una rueda giratoria y el problema no lo solucionan; hoy lo que tiene que hacer el Gobierno es buscar ¿cómo termina lo que hay empezado?, la vía por ejemplo Manizales-Pereira, que dicen que es doble calzada, es una colcha de retazos, ni si quiera las luminarias funcionan, los retornos no los han acabado de hacer, y no es solo en el llano, en Caldas, ni en el Valle, sino en todo el país; y debido a lo que estoy diciendo uno mira como hoy Pacífico 3, una doble calzada que está cortada en varias partes, en unas partes es doble calzada, en otras partes es un vía ampliada, y también es falta de proyección y mirar hacia un futuro, eso lo que están haciendo hoy queda muy bueno, pero en 1 año o año y medio eso va a ser insuficiente, o sea que no hay la suficiente planeación para buscar mejorar las vías en el país; hoy en Caldas nosotros vamos a pagar los peajes, vamos a poner los muertos, y la doble calzada quedó en otra parte del territorio nacional.

Entonces, yo sí le pido al Gobierno, no le estoy echando la culpa a este Gobierno, pero sí hay que empezar a buscar soluciones porque le da a uno pena ajena, el gobernador decía aquí que hace 6 años está hablando del mismo tema. Y lo de la autopista del café, nosotros tuvimos aquí dos ministros que fueron dolientes, y no fueron capaz de buscar la terminación de esa vía; entonces, sí hay que pedirle al Gobierno de que hay que bregar a terminar lo que hay, y hay que pedirle también al ministerio de infraestructura, estar muy pendientes de la planeación, que no piensen hacer obras para 6 meses o para 1 año, si no vías que le sirvan al futuro a los colombianos.

Muchas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias, Representante Luis Fernando. Tiene la palabra el Representante Esteban Quintero, y después el doctor Luis Felipe Lota, que tiene que salir.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Perdón, Presidente. Antes de Esteban, estaba.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Tiene la palabra Representante Milton.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, afortunadamente somos colegas, y de la misma bancada. Primero que todo, felicitar a los compañeros Wílmer, Rodrigo, considero que este debate es propicio, porque es un reflejo de lo que se puede vivir en el país.

Pero antes que todo, hacerle el reconocimiento al Gobierno, de verdad que uno se siente muy contento, cuando uno ve a todo el Gobierno haciendo presencia, como lo ha hecho siempre, eso demuestra el compromiso que tiene nuestro Presidente y su equipo en los temas fundamentales; abonar aquí también la intervención de nuestro colega Fernando, que este

no es un debate con el Gobierno, porque si puede uno mirar el compromiso que tiene el Gobierno con la infraestructura, todos sabemos las dificultades que tiene este sector, considero que afortunadamente, o por esa gallardía que tiene el Presidente, no miró retrovisor, porque si hubiese mirado el retrovisor, hoy día los colombianos teníamos que decir, que en el Gobierno anterior hubo un grave problema y el país se atrasó en materia de infraestructura; pero aquí tenemos que avanzar y tenemos que mirar cómo resolvemos estos problemas que son sensibles, y que todos los colombianos lo que quieren es que las vías sean unas vías dignas del desarrollo del país.

Al amigo Arcos quiero comentarle, a la bancada y al bloque de parlamentarios del Valle, nos preocupa sobremanera la situación de la malla, y es el bloque de parlamentarios del Valle, todos los Congresistas, hemos venido generando la preocupación que se está presentando; pero yo sí quiero aquí hacer un reconocimiento, ya que no está el Director de Invías, y decir que hay un compromiso, yo casualmente ayer estuve reunido con él, siempre trato de visitarlo, porque hemos mirado que tiene un compromiso con las vías que le corresponden a este instituto, y ayer le comenté sobre el problema de la malla vial del Valle, y de manera clara me precisó dos cosas, que tienen que quedar aquí, esperemos que, todos sabemos que estuvo muy temprano, pero seguramente va a volver por compromiso.

Lo decía el compañero Arcos, el departamento del Valle del Cauca, es uno de los departamentos que tiene las mejores vías del país, ya que se han hecho esfuerzos sin igual, y por su característica, por su topografía le permite tener las mejores vías, esto es una ventaja que tiene este departamento, porque por lo general siempre es un bache, hemos tenido dificultades, pero ahora que el Invías tiene el gran porcentaje de la malla vial, hemos mirado como independientemente a todas las complicaciones legales, hay la voluntad; casualmente ayer me decía que para julio, inicia un contrato de veintitrés mil millones de pesos (\$23.000.000.000), y en ese contrato se va a atender el compromiso de la recta Cali-Palmira, que es una de las mejores vías que tenemos, y sabemos que esos problemas que tenemos, colega y Congresista Arcos, se van a solucionar, ya que él ha entendido y sabe las necesidades que se presentan. Pero también, por estas cosas del invierno, la topografía, hace aproximadamente mes y medio, en el kilómetro 89 de la doble calzada Buga-Buenaventura, exactamente en Restrepo, se presentó una calamidad, donde una banca de la vía, margen derecha, se fue, pero el invierno ustedes saben que causa todas estas dificultades; ayer también me comentó el director, que ya están los recursos y que en este mes inicia la intervención de ese tramo, por valor superior a los cuatro mil quinientos millones de pesos (\$4.500.000.000). Igual me comentó de la malla referente a Sonsón, que va a tener una inversión casi de quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000).

Cuando a uno le dan esas cifras y de manera puntual, uno mira que hay una reacción positiva del Gobierno, sabemos mi querida colega Adriana, que usted casualmente ha generado mucha inquietud frente los problemas de la malla, pero que bueno decirle al departamento que ya Invías va a atender con mucha celeridad estos compromisos, y esto es bueno decirlo, porque sabemos que no es un problema de ahora, es un problema que viene; y aquí se nos genera, mi amigo y colega doctor Arcos, varios inconvenientes, cuando uno le genera todo el debate a las concesiones, pero también le genera observación a Invías, yo sí quiero decir que Invías pese a las dificultades presupuestales que tiene, tiene mucho compromiso, el Estado primero que todo, y le llegan las necesidades muy puntuales, el Invías tiene muchos compromisos de atender con celeridad las dificultades que se presenten a las obras que ellos tienen competencia.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Representante Milton, un minuto para redondear, por favor.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias Presidente, deme dos que termino. Aquí también quiero mandar un mensaje importante a la doble calzada Cali-Buenaventura, esta obra estuvo concesionada, muchos problemas se presentaron, gracias a una gestión casualmente de Invías, vamos a tener recursos superiores a los doscientos cincuenta mil millones de pesos (\$250.000.000.000), para el próximo año atender 7.5 km en sectores que son muy vulnerables, aquí hay que generar un reconocimiento a esta labor, ya que esta vía es muy estratégica, Presidente, para el país.

Concluyo diciendo lo siguiente. Bienvenidos estos debates que le permiten que el país y el Gobierno, se dé cuenta de manera detallada las dificultades que presenta la vía, pero aquí lo que tenemos que hacer es un análisis muy profundo del problema vial en el país, y generar un consenso y trabajo en equipo, siempre esta Comisión, le ha presentado al Gobierno la disposición de coadyuvar, para que el país salga adelante, de la única forma que el país va a salir adelante, es que tenga unas vías competitivas, una vía acorde con el desarrollo de este país, y sabemos que en estos 4 años seguramente lo vamos a lograr.

Gracias Presidente por la oportunidad.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias a usted, Representante Milton. Tiene la palabra el Representante Esteban Quintero, son 5 minutos máximo, por favor. Y continúa la Representante Adriana Gómez, y después Oswaldo con 2 minutos para terminar.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Gracias Presidente. Simplemente felicitar a mis compañeros, al doctor Rodrigo, al doctor Wílmer, por este debate que obviamente nos unimos como Comisión y como colegas y compañeros, de tratar

de buscar soluciones para el departamento de Boyacá y todas sus obras de infraestructura vial, sé que ustedes acá doctor Rodrigo, doctor Wílmer, tienen un Gobierno supremamente comprometido con estos temas, estoy seguro que este Gobierno en cabeza de la ministra, hará todo como lo ha hecho, lo que esté a su alcance, para tratar de solucionar estas problemáticas, y yo tengo que dar fe de eso, después de un debate de control político que realizamos acá, en esta Comisión Sexta, el año pasado, se logró junto con el concesionario y con este ministerio, que se diera una inversión supremamente importante por parte incluso del mismo concesionario y los excedentes del concesionario, para unas dobles calzadas en el Oriente antioqueño.

También tengo que reconocer, como lo dijo el ministro en la Comisión descentralizada de Ordenamiento Territorial en Rionegro, en los concesionarios de Antioquia o por lo menos el del Oriente antioqueño, han sido concesionarios que dan ejemplo, en toda la inversión de los recursos y los compromisos que se han adquirido. Por eso yo quisiera doctor Rodrigo y al doctor Wílmer, y a todo el Gobierno, que se sirva como ejemplo de esto que pasó en Antioquia, para mirar qué se puede hacer con lo de Boyacá, y estoy seguro doctor Rodrigo y doctor Wílmer, que este Gobierno tiene toda la disposición para conversar, tiene toda la disposición para buscar solucionar las problemáticas, que desafortunadamente, yo sé que puede sonar muy chocante, pero como lo decía mis compañeros, nos dejó el anterior Gobierno, porque fue un tema bien difícil, el Presidente Duque, como por decirlo así, no quiso mirar para atrás, mirar con el retrovisor, pero nosotros tenemos que ser consciente que es una problemática que viene desde el Gobierno anterior, y que yo sé que este Gobierno quiere solucionar.

Muchas gracias Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias a usted, Representante Esteban Quintero. Tiene la palabra la Representante Adriana Gómez.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias Presidente, a todos los funcionarios que nos acompañan en esta mesa de la Comisión Sexta, la mesa principal, a los compañeros de la Comisión.

Yo quisiera aportar a este debate que ha citado el compañero Rodrigo Rojas y Wílmer, la experiencia de lo que ha sido la malla vial del Valle, me parece importante aportarlo en aras de que este debate sea constructivo también, hacía lo que viene en la toma de decisiones del Gobierno nacional. En el caso de la malla vial del Valle nosotros nos encontramos, compañero Milton, con un contrato prorrogado, y gracias a que se echó para atrás esa prórroga, que era el Gobierno anterior, hay que reconocerlo, porque las fechas son claras, gracias a eso el Gobierno nacional acomete la estructuración de un paquete de obras para el Valle, sino estaríamos asistiendo a la continuidad de un contrato de concesión, con lo que allí hubiera quedado. Y en mi experiencia, debo darle el crédito

a la atención que he tenido de parte de la ANI, de la doctora Poli, a mí se me informó por parte de Invías también en algunos sectores donde había solicitado ese mantenimiento preventivo o provisional que iba a hacer Invías, se me informó, cuando mandaron los recursos, me mostraron la foto del contratista yendo al sitio, salieron los funcionarios de la Alcaldía de Yumbo, en su caso, me han atendido para contarme cómo va la estructuración nueva. O sea que en esa parte pienso yo que tenemos un reto todos, y es recuperar la imagen de la ingeniería colombiana, me parece que si hubo errores, que si ha habido fallas, es el momento de corregirlo, yo defiendo mucho que a la gente le interesan las buenas obras del Estado y no los conflictos políticos que podamos tener y que redunden en malos contratos, sino que por el contrario se hagan buenas concesiones, y el llamado entonces es para que tal como estamos evolucionando en el tema de la malla vial del Valle, que les agradecemos la atención, también se evolucione favorablemente en esta vía tan importante para Colombia, que es la vía al llano.

Muchas gracias, Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

A usted Representante. Tiene la palabra el Representante Oswaldo Arcos, 2 minutos.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias Presidente. Miren, vale la pena, el doctor Milton habla aquí del tema de las concesiones, y la doctora Adriana también habla de las concesiones, no he tenido la fortuna y la suerte de la doctora Adriana de estar en contacto directo con la ANI, con el Ministerio, y la gestión que ha hecho, la felicito doctora Adriana, pero miren que la ANI venía haciendo en el periodo pasado, 2 años antes ya tenía lista la próxima concesión.

Yo quiero leer algo aquí que encontraba, me dice: - La concesión San Rafael que tiene el corredor Girardot-Ibagué-Cajamarca, es un dato del 2017, terminará en el 2022, y será recibida por la "IP GICA", que a su vez inició la doble calzada entre Ibagué y Cajamarca; en abril de 2019 termina la concesión Bogotá-Villavicencio de Coviandes, y pasará al Consorcio Estructura Plural Villavicencio; la concesión Cartagena-Barranquilla que hizo el túnel de Crespo, termina en agosto del 2019 y pasará a la Sociedad Costera Cartagena, que hace allí una vía 4G, con el viaducto sobre la Ciénaga de la Virgen-; esas y muchas más que no han terminado, y ya está lista la concesión, la pregunta que acaba de responder la doctora Adriana también en sus averiguaciones, claro, fue un proceso del Gobierno pasado que ampliaron la prórroga creo que a 10 años, y luego le dijeron que no, la malla vial que no.

¿Qué quiero decir con esto?, no solamente pelear por el Valle del Cauca, esto nos puede pasar a cualquier departamento que tenga una concesión hoy, si este Gobierno no es responsable de dejar dos años antes, el próximo año, las concesiones

que se van a terminar, nos va a pasar lo mismo, no solamente en el Valle, sino en el resto del país.

Muchas gracias Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

A usted Representante Oswaldo Arcos. Tiene la palabra el Representante Alfredo Ape, cinco minutos Representante.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Gracias Presidente. Vamos a solidarizarnos con este buen debate, oportuno, de nuestros amigos de Boyacá, los alcaldes que han venido, lástima Martha que haya gavilla contra el Junior, y los amigos boyacos que tanto nosotros nos solidarizamos con ellos, vayan al estadio hoy a la tribuna equivocada.

Yo quiero solamente decir dos cosas, al Director de la ANI, dejando claridad que he sido de los mayores defensores de nuestro Presidente, yo creo que en este Gobierno no está pasando nada en materia vial, ¡nada!, no ha pasado nada, ni con lo viejo, ni con lo nuevo, porque no hay nada nuevo y todos los proyectos viales de concesiones están en una suspensión, sospechosa, nada avanza, y no se proyecta absolutamente nada adicional, y esto pasa muy rápido, ya se acabó el primer año, este es un Gobierno apenas de 4 años; entonces yo no veo que va a poder presentarle el Presidente Duque, mis queridos amigos del Centro Democrático, y compañeros en bancada de Gobierno, ¿qué le vamos a presentar al país nosotros en 2 años?, esto se acaba en 2 años, ya pasó 1, y yo veo que vamos a estar en lo mismo, las Rutas del Sol en la misma situación, la conectividad del país en lo mismo.

Y, lo segundo es, que hace 6 meses, en un debate que estuvimos aquí en Comisión, me disculpan los amigos de Boyacá que meta este tema, pero es oportuno, porque lo que está pasando en Boyacá está pasando en toda Colombia, ¡no está pasando nada!, se acabó el Gobierno y no pasó nada en materia vial, en materia de concesiones; en el Cesar, yo les hice el comentario que allá dejaron 2 peajes, para una concesión que no se hizo, y siguen cobrando los recursos de los peajes, y hace 6 meses el Director de la ANI dijo, que estaban estudiando un nuevo proyecto, y repito el mismo clamor que tienen los habitantes del departamento del Cesar, si no van a hacer nada con los peajes, retiren los peajes, me refiero al que está, que muy bien conoce nuestro director, que conoce las vías del país, yo creo que usted es el que más las conoce, las conoce bien, el peaje que está en San Diego-Codazzi, y el peaje que está a la salida de la Jagua, que ya habían recogido cuando yo hice aquel debate, 30 y pico mil de millones, y ustedes dijeron que se habían gastado en el mantenimiento de la vía, ustedes y nosotros sabemos que eso es mentira, pero ya este año ha recogido otro tanto, no sabría decir si 15 mil, porque no traje el dato a esta Comisión hoy, pero en el año van a recoger otros treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000), ¿en qué se van a invertir los

recursos?, retiren los peajes, monten la concesión, pero díganle algo al departamento del Cesar.

Gracias Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias a usted Representante Alfredo Ape. Tiene la palabra la Representante Mónica Raigoza.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Gracias Presidente. De manera rápida, decir que este debate se desarrolla en buena hora, y válido que cada uno de los Representantes obviamente toca su región, y no podría quedarme yo, como antioqueña, por fuera, sobre todo porque al doctor Esteban en el Oriente, le ha ido bien, pero al Suroeste no le ha ido tan bien, doctor Esteban.

Le contaba ahorita al Director de la ANI, que el derrumbe Cocorolló, que ya se ha tocado muchas veces en esta Comisión, que va ajustar 2 años en el piso, que hemos pedido que se revise de manera puntual, a ver si hay forma de hacer la declaratoria de calamidad pública, ya cumple con los factores, sigue en el piso, ahora Pacífico 1, 2 y 3, teniendo el Pacífico 1, muchas dificultades se encuentra el Suroeste incomunicado a la altura del municipio de Titiribí, hay que dar unas vueltas inmensas para poder comunicarse, que no contamos de pronto con la fortuna que tiene el Oriente, que tiene varias rutas para comunicarse entre los municipios, en el Suroeste es muy complicado.

Lo que dice el Representante Ape, yo pienso que, y se lo decía ahora al doctor Luis, está bien que en materia de vías, es como cuando uno recibe un enfermo ya con su enfermedad muy avanzada, y que ir buscando cómo atender esa enfermedad, puede que no sea muy fácil, pero yo pienso que en este año que se lleva de Gobierno es, no hagamos más cosas nuevas si es que el presupuesto no nos va a alcanzar, pero empecemos a rectificar y a subsanar de alguna manera los problemas puntuales que ya se tienen hoy, los puntos críticos están identificados, el Gobierno hace rato dejó un mapa, porque yo lo conozco, el mapa donde todas las vías del país están identificadas, el estado en que están, cuáles son los puntos críticos; entonces poder como hacer sobre lo que ya existe, que sé que es la labor, pero así hacer un llamado, y en este caso con los amigos de Boyacá, que lo llaman la autopista de la muerte, doctor Rodrigo, o sea, ustedes tienen una situación inmensa, y no es diferente en muchas partes del país.

Entonces, yo sí haría este llamado para la autoridad de transporte del país, porque son puntos críticos identificados que podemos ir dando solución de manera, pensaría yo, que inmediata, porque el invierno no da espera, va a terminar de acabar con lo que ya de alguna manera se ha construido.

Gracias Presidente y a ustedes por escucharme.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

A usted Representante Mónica. Tiene la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Viceministro de Infraestructura, y Ministro Encargado de Transporte.

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Presidente, muchas gracias. Con un saludo y una felicitación a los citantes, es un debate muy serio, el ejercicio que usted ha hecho Representante Rojas, es muy juicioso.

Nosotros vamos como hacer, a puntualizar algunas cosas, no antes, y acá le respondo al Representante Ape Cuello, no es cierto que las obras estén paradas Representante, por el contrario, en tramos y sí estaban paradas, y le voy a leer los resultados del PIB para construcción de carreteras, para el primer trimestre de este año; el año pasado estábamos creciendo el -7%, este año estamos creciendo en positivo al 8.4%, y le voy a explicar ¿por qué pasó eso?, si quiere le paso la cifra, no hay ningún problema, ¿sabe por qué?, porque reactivamos las concesiones de 4G, y acá le voy a dar un ejemplo solamente con lo que está pasando en la Transversal del Sisga, cuando nosotros entramos el nivel de avance de la Transversal del Sisga era el 11.75%, que fue la cifra que utilizó el Representante en su presentación, a corte de 30 de mayo, tenemos un nivel de avance del 32.93%, eso implica que solamente en esa vía hemos metido más de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000), y eso que le estoy contando ha ocurrido en una buena parte de las concesiones del país, y por eso estamos viendo cómo se está moviendo de una manera muy importante los indicadores de obra civil, si usted ve el indicador de inversión de obra civil de este año en el primer trimestre, es en positivo 6.4%, el año pasado para el mismo periodo, para evitar problemas de estacionalidad, estábamos en un crecimiento negativo del 4%, en términos reales estamos creciendo casi un 10%; eso es lo que muestra que sí estamos trabajando en vías.

Entiendo su preocupación frente al tema del Cesar, que eso es de la Ruta del Sol 3, un tema muy complejo que se ha vivido, pero poco a poco hemos logrado destrabar los proyectos, tenemos como meta a final de este mes, de 29 contratos de 4G que recibimos, tener 26 andando, Representante, teníamos solamente 9 funcionando, los cierres financieros se nos estaban cayendo, les estoy hablando de contratos de crédito de más de 1 billón de pesos, donde los bancos empezaron a decir, -yo ya no quiero seguir-, hay un caso que es conocido por esa situación. ¿qué es lo que nosotros hemos logrado hacer?, reactivar el sector, y eso es que acá no le estoy hablando de cifras simplemente que nosotros nos estamos inventando, son las cifras del DANE, y déjeme mostrarle sencillamente la tendencia del año pasado, venimos en -7% en el primer trimestre, -5,5% en el segundo trimestre, ya cambio de Gobierno -1.7%, cuarto trimestre 5.5%, primer trimestre de este año, un crecimiento positivo de más del 8%.

Entonces las cosas sí se están moviendo, y las vías sí se están moviendo, por ejemplo, en esta vía, acá tenemos cuando entramos, y me corregirán por

favor las personas de la zona, las obras estaban paralizadas, no se estaba avanzando, este contrato estaba en un proceso judicial, un tema muy complejo, si usted va hoy, tenemos más de 60 frentes de obra activos, y la vía está mejorando, y es una realidad, estamos avanzando, ya frente a las condiciones, las especificaciones técnicas, el ancho y de más, nos toca empezar a revisar qué fue lo que recibimos; pero hay una realidad de “Perogrullo”, y es que la obra está avanzando, y en eso creo que no, usted oyó acá al alcalde que se estaba quejando, era porque un ... no le está pagando cumplido a los trabajadores, y demás, nos toca revisar el tema y ajustarlo, pero sí se están moviendo, y se están moviendo de una manera muy importante los proyectos de infraestructura vial a lo largo y ancho del país, y puntualmente las 4G, y tenemos como meta, tener resuelto ese tema por lo menos en un 80%, tener un 80% de las concesiones de 4G andando al finalizar el trimestre de este año, o al finalizar por lo menos el siguiente mes, antes de cumplir 1 año en el Gobierno, tenemos que tener casi todo andando, y acá tenemos un caso que es emblemático, Cambao-Manizales, esas obras están, de hecho ni siquiera hemos entrado a etapa de construcción, ya tenemos un acuerdo con el concesionario, que se presentó al Comité de Conciliación de la Agencia Nacional de Infraestructura, y apenas sea aprobado, va al Tribunal y empiezan las obras; eso es lo que tenemos que hacer porque las vías la necesitan, es que ese es el programa de infraestructura, más importante que se ha desarrollado en el país, estamos hablando de inversiones de solamente en obra, cerca de 50 billones de pesos, y operación y mantenimiento por el período concesionado, otros 50 billones de pesos, es que esto es central; y nosotros apenas entramos decidimos darle manejo la situación, esto bajo la dirección de la Vicepresidente de la República, y naturalmente de la ministra, la Vicepresidente está haciendo reuniones mensuales en su despacho, con todos los directores y los ministros de todas las entidades involucradas en infraestructura, para ver de qué manera podemos poner a andar los proyectos, y eso nos está permitiendo resultados tangibles, les cuento un ejemplo, Mulaló- Loboguerrero, no ha empezado la obra, teníamos un problema complicadísimo de desafectación de una reserva forestal, ya se logró, y vamos a tener licencia dentro de poco, y apenas tengamos la licencia, estamos hablando más o menos de 1 mes, van a empezar las obras; misma historia para Bucaramanga-Pamplona. Pero hay proyectos que estaban muy enredados, como pasa, por ejemplo, con Bucaramanga-Barranca-Yondó, donde ya los resultados de las obras, y no sé si haya acá alguien de Santander, y pueda dar fe de esa situación, y le puedo enunciar si quiere uno a uno los proyectos y el nivel de avance.

Entrando al tema ya puntualmente, que nos convoca, para las concesiones de Boyacá. Entonces, a nosotros nos preocupa de una manera importante, el tema de seguridad vial, sin duda, y Representante Rojas, nosotros vamos a ver de qué manera logramos conseguir los recursos, de golpe no este año, pero sí

el siguiente año, porque tenemos la olla realmente raspada, para poder hacer los puentes peatonales; entonces acá le voy a contar como rápidamente la historia de esta situación, y por qué no podemos hacer adiciones al contrato de concesión. Este es un contrato de ingreso esperado del año 2002, ese contrato tenía un alcance como muy bien lo señalaron ustedes dos, que era un alcance menor, que incluía solamente la doble calzada, puedo, les voy a hablar de memoria, me puedo estar equivocando, hasta el Sisga, y de ahí para allá era un tercer carril en los puntos montañosos, y calzada sencilla en el resto de la vía; en el 2004, 2005, se hicieron unos ajustes importantes al contrato, y esos ajustes importantes al contrato permitieron viabilizar la construcción de la doble calzada. ¿Qué problemas se tuvo durante la ejecución?, hoy le puedo decir, ya tenemos el 100% de la obra hecha, pero no es para sacar pecho, y decir, ya se logró terminar en el año 17, cuando está contratado en el año 2, nos demoramos 15 años construyendo este proyecto, eso naturalmente no está bien, y eso es lo que hay que corregir, ya están concluidas, pero no estamos orgullosos que un proyecto de estos se haya demorado 15 años en etapa constructiva, el contrato está previsto para terminarse en el año 2032, de golpe se terminó un poco antes, por unas razones, un contrato de ingreso esperado donde el plazo es indicativo, el plazo no es fijo, y ese indicativo es el plazo máximo para lograr obtener una cantidad de plata, para que el proyecto se revierta, como el tráfico está aumentando ese nivel de ingreso seguramente lo que va hacer es que la obra se revierta antes, entonces es el mejor de los mundos, porque necesitamos hacer mejoras en varios puntos de la vía, tenemos problemas de accidentalidad, tenemos problemas pero de un contrato que tiene casi 20 años, una estructuración de hace casi 20 años, donde los manuales han cambiado, las especificaciones técnicas han cambiado, y tenemos los resultados de accidentalidad que tenemos, acá les vamos a ir mostrando, en parte, cuáles son las causas de la accidentalidad, pero no vamos a decir simplemente que es porque los señores manejan rápido, porque la gente es imprudente, porque maneja borracha, eso no es serio, tenemos un problema, no tenemos puentes peatonales, es un corredor de más de 200 kilómetros que tiene 8 puentes peatonales, y es una doble calzada, esto es una autopista, y en Semana Santa, cuando tenemos puentes festivos el tráfico se dispara y es un corredor muy peligroso, naturalmente tenemos que atenderlo.

Entonces les cuento, el valor inicial del contrato era de 1,2 billones de pesos en el ingreso esperado, por tantas modificaciones y demás que se ha hecho, ya superó el límite de 50% previsto en el parágrafo 2° del artículo 40 de la Ley 80, en ese entendido, sería ilegal adicionarle un peso (\$) a ese contrato, porque ya estamos en el monto que el legislador fijo para hacer las adiciones en los contratos, entonces cualquier obra que se requiera, las tenemos que hacer acá vía Instituto Nacional de Vías, por una razón, ahorita le decía al Representante, la Agencia Nacional de Infraestructura no puede hacer obra

directamente, ellos solamente pueden hacer concesiones, en ese entendido, lo que se puede llegar a pensar, y les agradecemos mucho porque ustedes lo aprobaron en el Plan de Desarrollo, el Invías está facultado para hacer obras civiles en los corredores concesionados; entonces la atención de estos puentes peatonales, que el valor como usted muy bien lo decía, frente al monto total, es marginal, pero se requiere sobre todo al frente de un colegio, entonces ¡mire! nos toca ver de qué manera buscamos cómo hacerlo; este año tenemos el presupuesto congelado, una buena parte del presupuesto congelado, el Invías tiene, Juan Esteban creo está acá afuera, es cerca de 1 billón de pesos congelado, entonces estamos en una situación difícil. En el Marco Fiscal de Mediano Plazo, nosotros teníamos previsto para el Invías el siguiente año, cerca de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000), para todo el Invías, eso es matar el Invías, el Invías tiene un presupuesto de casi 3,5 billones de pesos, esto es reducirlo a su mínima expresión, con tanta necesidad, porque sea lo que tengamos en el país, son necesidades.

Entonces ¿qué es lo que nosotros estamos previendo y qué es lo que nosotros queremos hacer? Primero, y estamos dando la pelea para que se aumente el tamaño del Invías en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y algunas de estas cosas tenemos que recogerlas, no podemos hacer vías de 1, 2 billones de pesos vía Instituto Nacional de Vías, es muy complejo, pero ese tipo de cosas y dada la gravedad, tenemos que ver de qué manera lo viabilizamos, y vamos a ver cómo lo viabilizamos, no podemos este año porque no tenemos realmente recursos, o sea, tenemos 1 billón de pesos congelados, y mire, tenemos Túnel de la Línea, sobrecosto de seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000), setecientos mil millones de pesos (\$700.000.000.000); Puente Pumarejo, un sobrecosto ciento veinticinco (\$125.000.000.000) ciento cincuenta mil (\$150.000.000.000) millones de pesos, y le puedo ir contando más cosas, y eso es del Instituto Nacional de Vías. Entonces la situación es compleja, y no le podemos adicionar a ese contrato un (\$1) peso adicional, pero tenemos que buscar salidas, entonces en eso vamos a trabajar, y puede contar con el compromiso nuestro, que probablemente este año no lo resolvamos, pero el siguiente año muy seguramente sí lo tendremos resuelto, tenemos que trabajar en eso, tenemos que hablar con el director del Instituto de Vías, para ver cómo nos comprometemos, entre todos, a sacar esto adelante.

En el caso de, no sé si ustedes quieran, me refiero rápidamente al tema de BTS. Hay una realidad, ese contrato de la doble calzada si mejoró bastante las condiciones de competitividad de la región, tenemos una vía bastante mejor a la vía anterior, pero nuevamente, yo no voy a salir a sentirme orgulloso por una obra que se ejecutó durante 15 años, cuando el periodo constructivo era de 5, pero la vía está; tenemos problemas, y tenemos problemas con el concesionario, de hecho la Superintendencia hizo

una visita este año y tiene una serie de hallazgos, y ahorita si tú puedes, la Superintendente les explicará en detalle que es lo que hemos visto, y cuenten que, vamos a adoptar las medidas contractuales con las que dispongamos, y exigiremos que el contratista cumpla con su contrato, ustedes como usuarios pagan una tarifa, pagan un peaje, una tasa, y lo mínimo de lo que tienen derecho, es a tener una infraestructura decente que funcione y que cumpla con los estándares mínimos, si no están cumpliendo con obligaciones contractuales, es nuestra obligación ponerlos a cumplir; entonces con eso pueden contar.

En el caso de la Transversal Sisga, le voy a contar los avances que hemos logrado en este Gobierno, mire, Representante Ape; el 30 agosto del 18 en la unidad funcional 1, teníamos un nivel de avance del 30%, estoy hablando Sisga-Guateque, a 30 de mayo de 19, estamos 67.16%; en la unidad funcional 2, Guateque-Macanal, nivel de avance a 30 de agosto de 2018, 0.5%, nivel de avance a 30 de mayo 19, 19.05%; unidad funcional 3, Macanal-Santa María, nivel de avance cuando entramos 2.5%, nivel de avance hoy 31.70%; unidad funcional 4, Santa María-Agua Clara, nivel de avance cuando entramos 7%, nivel de avance hoy 12%; seguimos avanzando, y tenemos que seguir avanzando, tenemos 60 frentes de obra. Acá muy bien mencionaban que este corredor, es el corredor alterno al llano, y que esta situación es crítica, mire, yo soy de Villavicencio, y estoy viviendo esto que está pasando en carne propia, y es muy complejo, y la situación que estamos viendo es de una gravedad altísima, ayer tuvimos un debate en la Comisión Quinta de Senado, donde estábamos viendo este tema, y la gravedad es toda, vamos a requerir una obra que se va a demorar 18 meses, una obra en la que tenemos unos problemas muy graves, tuvimos ayer un deslizamiento de cerca de 12.000 m³.

¿Por qué tenemos esto?, y eso no es hacer ejercicio de espejo retrovisor, pero sí vale la pena mencionarlo, sobre todo porque nos decían, ¡oiga!, ustedes tienen un problema con la estructuración porque cómo es posible que dejaron todo estructurado y ustedes no tienen las cosas andando. Entonces le voy a contar ¿qué problema tenemos?, solamente en este caso; este contrato como muy bien lo mencionaban, está el contrato de Coviandes que es de 1994, el Contrato 444 de 1994, y el Contrato de Coviandes revierte en 1 mes, 2 meses, es ingreso esperado, pero más o menos en 2 meses va a revertir, año 19; en el año 15, quedó contratado la construcción de la segunda calzada para el tercer tercio entre Chirajara y Fundadores, en este contrato quedó establecido una inversión de 6 billones de pesos, trayendo la plata a hoy, plata 2013 eran 5 billones de pesos, y vea usted cómo en la vía al llano, donde toda la vida hemos tenido problemas de derrumbes, me imagino que usted conoce la vía bastante bien, toda la vida hemos tenido problemas de derrumbes, toda la vida hemos tenido problemas de puntos críticos, ¡no quedaron incluidos en el contrato de concesión! Entonces quedamos con los recursos del peaje hipotecados

hasta el año 2054, pagando los peajes más caros del país, porque son los peajes más caros del país, y no tenemos cómo atender la necesidad más importante, la necesidad básica que hay que atender, entonces tenemos una vía que es muy bonita para las postales, donde tenemos túneles, tenemos puentes, tenemos unos viaductos espectaculares, caen piedras y no la podemos usar, eso fue lo que nos dejaron estructurado; entonces si me dicen que lo hagamos, lo vamos a hacer, pero queremos hacerlo bien.

En el caso de la malla vial del Valle, ¿qué fue lo que pasó? Entramos y revisamos la estructuración y encontramos varias falencias que no queremos repetir, y también nosotros consideramos importante hacer la doble calzada Buga-Buenaventura, atender la malla vial, pero también hacer la doble calzada Buga-Buenaventura, por dos razones, primero ya había quedado previsto en el contrato de la malla vial del Valle inicial, ese era un adicional 13, se incluyó el trayecto entre Mediacanoa y Loboguerrero, pero más allá de eso, es porque yo creo que a nadie le cabe la menor duda que necesitamos conectar en doble calzada Bogotá con Buenaventura, el interior del país con Buenaventura, es una necesidad, ahorita nos estaban señalando lo que se había presentado en el Kilómetro 89 más 500. Entonces siguiendo la lógica que nos planteó el Representante Arcos, lo que se hizo en su momento fue, iba a revertir la malla vial y quedó una iniciativa privada, que se llamaba vía al puerto, para concluir la doble calzada, ¿qué fue lo que pasó?, se cayó un documento contractual que generó la nulidad, y como consecuencia de ello, la concesión IP vía al puerto ya no fue viable, nos entregan infraestructura, ya revertida a la Agencia Nacional de Infraestructura, ¿y a los qué, 15 días doctor Carlos?, a los 20 días que nos la entregaron se cayó el kilómetro 89 más 500, se empezó a ir la banca, nosotros revisamos, afortunadamente logramos echar mano, por lo menos presentar la reclamación a la aseguradora, la póliza tenía una vigencia de 5 años, y 5 años se vencía más o menos la fecha aproximada, 25 de mayo de este año, y la reclamación la presentamos, diga usted, el 10 de mayo, o sea estuvimos como 15 días de perder esto, son cerca de treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000), pudimos hacer la reclamación y la incluimos en la malla vial. Ahora bien, queremos hacer los proyectos bien hechos, y pensando hacia delante, queremos hacer cosas mejor estructuradas, mejor pensadas, que dejen de tener estas falencias. En el periódico *El Tiempo* salió un reporte donde decía que lo que había pasado en el kilómetro 89 más 500, era debido a minería ilegal, el reporte que nosotros tenemos es que es por una deficiencia técnica en la construcción de la obra, que generó lo que generó, ya nos declararon la calamidad, la gobernación del Valle, y como consecuencia de eso el Instituto Nacional de Vías contrató directamente, por lo menos la atención para que la vía no se vaya, porque lo que nosotros no podemos hacer es que Buenaventura se desconecte del resto del país, por un contrato que quedó mal hecho. Siguiendo un poco con las estructuraciones que nos estaban

señalando, entonces la malla vial del Valle que nosotros recibimos y tuvimos que hacer algunos ajustes, va a salir a licitación en el segundo semestre de este año, vamos a sacar en el primer semestre del otro año Buga- Buenaventura, la conclusión de Buga-Buenaventura, lo tenemos que hacer.

En el caso de las Rutas del Sol, que lo mencionaban, Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2, Ruta del Sol 3. Ruta del Sol 1, ahorita se termina una concesión en la que en el pedazo de Guaduas, muchas gracias Carlos, en Guaduas nos van a entregar un túnel que sale a un potrero, y ahí vamos a tener una vía que no está conectada por 20 kilómetros a la doble calzada, entonces si ustedes hacen el recorrido simplemente mental de la situación, uno sale de Bogotá en doble calzada, llega hasta Villeta en doble calzada, y de un momento a otro se va a una vía que tiene unas especificaciones de hace 50 años, y volvemos a salir a la doble calzada en Villeta, y uno baja y ¿qué fue lo que pasó?, lo que pasó es que desafectaron un pedazo de la vía en el año 2012, y no se le dio solución; entonces, eso es lo que nos entregan, vea usted qué hace. ¿Qué es lo que nosotros estamos haciendo? viabilizando una iniciativa privada, con recursos privados, en la que nosotros no tenemos que hacer aportes adicionales y se garantiza la construcción de los 17 y 18 kilómetros restantes, para conectar una doble calzada con la otra, que es lo que tenemos que hacer, esto va a mejorar sustancialmente las condiciones de movilidad en este corredor, porque ya los camiones no se van a tardar hora y media, sino 17 minutos, es que ese es el tamaño de las situaciones y las mejoras en competitividad, entonces acá había un señor que nos estaba diciendo, creo que un alcalde, ¡mire!, las pérdidas en competitividad lo que genera los sobrecostos para los camiones, ¡claro!, lo tenemos claro, y por eso es que queremos resolver, porque es que solamente el sobrecosto de dar la vuelta por la vía existente, frente a la vía nueva, el cambio es completo, Ruta del Sol 1.

Ruta del Sol 2. Es una inversión de cerca de 4 billones de pesos en Capex, que tenemos estimada abrir el siguiente año, ya tenemos la estructuración casi lista, y nos toca buscar los recursos para poder abrir el proceso, porque yo creo que es un punto casi de honor para el país, tenemos que terminar la doble calzada desde Bogotá hasta Santa Marta, es que esto no es un tema de Bogotá o de Santa Marta, es tema de país, y tenemos que conectar la arteria principal que tiene el país, la columna vertebral de la movilidad, es la vía que va al lado del Río Magdalena, y así debe ser, y es lo que tiene sentido, históricamente así ha sido, de hecho la colonización entró por ahí, y teníamos que pararle muchas bolas.

Otro tema que es importante yendo a Boyacá, dos proyectos que nosotros queremos viabilizar vía APP. Primero, Zipaquirá-Bucaramanga, eso es necesario, y la conexión desde Tunja hasta Moniquirá, tenemos la iniciativa privada que es un proyecto interesante, y los queremos mover, porque tenemos ¡por Dios! la vía buena, la vía Bucaramanga que es una de las

principales ciudades del país, y esta dejada, tenemos que trabajar bastante duro para poder sacar ese proyecto, y queremos viabilizarlo, estamos viendo hasta dónde se pueda hacer doble calzada, eso depende del tráfico, no más allá de Chiquinquirá, pero queremos que tampoco sea menos de Chiquinquirá, estamos en el proceso evaluando, el tráfico es muy grande, sobre todo en esa zona por temas lecheros y por temas de ganado, pero ustedes que son de la zona conocen bien las necesidades que se tiene.

Nosotros también tenemos, y esto lo queremos dejar, seguramente no lo contrataremos nosotros, pero sí lo queremos dejar fijado, es continuar con la política prevista en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte, esa vía que sale desde Sogamoso y va hasta Norte de Santander, tenemos que hacerla, eso estaba en la cuarta ola de 4G, o tercera ola de 4G, y no se adjudicó, tenemos que ver de qué manera se viabiliza, puede que ya no sea en este Gobierno por temas fiscales y demás, pero sí tenemos que sacarlo, y tenemos que impulsarlo.

Y también usted estaba mencionando, Representante, imagínese para mí como no va a ser una preocupación Sogamoso-Yopal, esto no está concesionado, lo tiene el Instituto Nacional de Vías, desde el 2002 hasta hoy, le estoy dando la cifra que me dieron ayer, se han invertido cerca de trescientos sesenta mil millones de pesos (\$360.000.000.000), eso ha permitido que poco a poco vayamos haciendo la pavimentación, ustedes la deben recorrer, y es una vía que está en mejores condiciones, pero tiene que ser aún mejor, porque es que esa vía conecta Casanare, conecta Arauca con el Norte del país, eso no tiene que ser una alterna al llano, eso tiene que conectar es con el Norte del país, y así lo entendemos. Entonces, en eso estamos trabajando.

No sé, ya me referí al puente peatonal, ¿las variantes de? Bueno, ¿qué es lo que pasó ahí?, y es que esto es parte de los problemas, que se copó, quedó absolutamente copado el límite de adiciones a los contratos, e inicialmente sí estaban esas obras, y después decidieron desafectarlas; entonces el problema que tenemos ahorita, es que nos dejaron un contrato que tiene los recursos comprometidos, yo calculo que por ahí hasta el 27, creo que va a revertir bastante antes, y no tenemos con cargo a los peajes cómo hacerlo. Le voy a contar una situación aún más compleja, hay un tramo, don Carlos corríjame, desde el Puente Boyacá hasta el que nos entregan ahorita, nos entregaron ahorita, el del Tribunal de Arbitramento que terminó desafectado, ya lo doy específicamente, pero un tramo en el que el Tribunal de Arbitramento dijo, - esto queda por fuera la concesión, que se mantenga con recursos del Presupuesto General de la Nación, no me toca los peajes-, el peaje que queda en toda la mitad, que creo que es el peaje el roble, ese peaje sí se cobra, y los recursos van para la concesión, pero lo que queda en la mitad, queda desafectado y lo tiene que mantener el Instituto Nacional de Vías; entonces nos toca ver cómo logramos mantener eso, y le puedo pasar el laudo, Representante, porque es un

tema complejo, ¿y eso de cuándo es, desde febrero de este año, marzo de este año?, ¿cuál es el tramo?, Albarracín, entre Villapinzón y Tunja, entonces, ese pedazo quedó desafectado en la concesión, el Instituto Nacional de Vías tiene que hacer el mantenimiento, pero no tiene derecho a hacer el cobro del peaje Albarracín; entonces la fuente ..., les puedo pasar el laudo, de verdad les puedo pasar el laudo, esto es de febrero este año, eso tenemos que entrar a verlo porque están alegando, realmente eso fue lo que quedó pactado en su momento en el contrato, la pelea fue que no se hiciera así, y nos obligaron a hacerlo, porque eso se contrató como una obra, que en mi cabeza está más o menos por el orden de trescientos ochenta mil millones de pesos (\$380.000.000.000), y cuando concluía se tenía que revertir, la ANI naturalmente no lo quería recibir, y el Tribunal nos ordenó a recibir ese pedazo, esa es la historia. Entonces, no lo hemos recibido porque no está cumpliendo con niveles de servicio, nos lo tiene que entregar cumpliendo niveles de servicio, en algún momento hará la inversión para cumplir niveles de servicio, y tenemos que ver cómo hacemos el esfuerzo para que el Instituto Nacional de Vías, siga garantizando que cumpla niveles de servicio. Entonces el Instituto Nacional de Vías ya está sacando contratos distintos de mantenimiento, que los están haciendo por regiones, eso ya lo hicieron en el Valle, sé que lo van a hacer para Tolima y lo van a hacer para el resto del país, para que los principales corredores cumplan con estándares de contrato de concesión, entonces acá tenemos esa historia.

Presidente, si me lo permite, me gustaría primero darle la palabra a Luis Felipe Lota.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

¡Sí!, ¿ya terminaste Vice?

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

¡Sí, señor! Creo que ahí aborde los principales temas que ustedes trataron, ¿no sé si se me quede algo en el tintero?

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Es que me preocupa un tema, usted dice que va a quedar desafectado ese sector entre Villapinzón y Tunja, y es precisamente en ese sector donde se encuentra puntualmente el puente de mayor controversia hoy, que es en el puente peatonal, en el sector del Puente Boyacá; entonces sería Invías, ahora con este fallo, aún más, Invías tendría que asumir la responsabilidad de este puente.

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

O sea, ya ni siquiera necesitaríamos la facultad en el Plan de Desarrollo, porque ya sería un corredor del Invías.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

¿Ya podría invertir para hacer ese puente el Invías?

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Nos tocaría ver como conseguimos los recursos, pero sí.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno, tiene la palabra el doctor Luis Felipe Lota, Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, Director Luis Felipe Lota:

Presidente muchas gracias, a los Representantes de esta Comisión con la que hemos venido hablando los últimos días.

Quisiera reiterar un poco ¿cómo vamos a trabajar en materia de seguridad vial en este momento? Evidentemente el Plan Nacional de Desarrollo me dice varias cosas, la primera es que en el 2021 se nos termina la vigencia del Plan Nacional de Seguridad Vial, y tenemos que construir un Plan Nacional de Seguridad Vial entre todos, y como les decía en días pasados, vamos a contar con el apoyo de ustedes, vamos a venir aquí a consultar ¿cómo vamos a trabajar esa nueva política?; pero un segundo punto en esa política bien importante, es la política desde las regiones, ¿cómo vamos a trabajar con las regiones en la seguridad vial?; ahí hay dos elementos bien importantes, o mejor, dos mecanismos bien importantes que hoy están en la norma: el primero es el Comité Local de Seguridad Vial, que las ciudades en general tienen que consolidar, tienen que tener ellas, pero ahí también tenemos que recordar que 7 de cada 10 municipios en el país, no tienen un guarda de tránsito o no tienen un policía de tránsito, y tenemos que llegar allí acompañarlos, es un trabajo que estamos haciendo con DITRA, ya ahorita el General les contará en detalle un poco cómo va este proceso; pero en segundo lugar el Consejo Territorial de Seguridad Vial, en donde participa el gobernador, y 5 alcaldes de cada departamento, esta tarde vamos al departamento del Huila, a revisar ¿cómo queda constituido ese Consejo Territorial de Seguridad Vial de allí?, para trabajar con las autoridades locales; hace 20 días, se creó por parte del gobernador de Cesar, el correspondiente Consejo Territorial de Seguridad Vial, y vamos a trabajar con los demás departamentos, para que en los próximos meses tengamos ese Consejo Territorial de Seguridad Vial, en donde la Ministra Educación y el Ministro de Salud quieren participar de manera directa, dado que esto es un problema de salud pública, la Seguridad Vial, y necesitamos trabajar en temas de formación de nuestros niños y jóvenes, como ustedes han venido diciendo en esta sesión.

Adicionalmente queremos trabajar algunos temas que ustedes también dijeron, y que es parte de lo que nos dice Plan Nacional de Desarrollo, las Auditorías de Seguridad Vial, hoy necesitamos reformar el esquema en que se está haciendo las auditorías y tener un equipo permanente de la Agencia que haga estas auditorías, y sobre todo, que haga las compulsas de copias necesarias para que las entidades que tienen que hacer la tarea, pues hagan la tarea de rectificar y verificar temas de señalización; también tenemos que hacer formación para las autoridades de control, no solamente que sepan cuál es el Código de Tránsito, sino también cómo trabajar con los usuarios y cómo llegar en temas de formación a cada uno de nuestros actores en la vía.

Dos temas bien importantes, la revisión técnico mecánica, queremos trabajar en cómo se fortalece el esquema de la revisión técnico mecánica, que realmente sea un mecanismo que nos permita verificar el estado del vehículo, y que no nos pase como ha venido pasando, en donde 2 días después de la revisión técnico mecánica los vehículos se siniestran porque los frenos no sirvieron, o porque el sistema eléctrico se dañó, y que realmente haya una revisión de fondo. El SOAT, nos decían hace un momento, también desde el Valle del Cauca, ¿cómo vamos a trabajar el SOAT?, queremos revisar con Fasecolda cómo es toda la estructuración del SOAT, tenemos unas solicitudes por parte del Congreso, que vamos a revisar en ese momento cómo está su respuesta, para lo que nos preguntaban sobre el SOAT de animales, la cultura del SOAT hacia animales, pero lo vamos a trabajar y responder en los próximos días.

Finalmente en términos prácticos, la política en este momento está apuntándole completamente a la visión cero, al sistema seguro, que es un poco lo que el Representante nos decía, que lo estaban o lo habían arrancado en Suecia, ya lo estamos incorporando dentro de nuestra política, hemos venido trabajando con algunos actores, y con algunas entidades, para empezar a formular realmente la política, y llegar a tiempo en la prevención y durante el suceso del siniestro, en particular en estas 2 vías como me comprometí con el alcalde de Garagoa hace un rato, vamos a pasar por Guateque para mirar las condiciones de seguridad vial de esta vía, y de igual manera vamos a trabajar de manera cercana con la BTS, para incorporar algunos temas de control, pero sobre todo de ¿cómo vamos a trabajar sobre estos 55 puntos críticos que ustedes hacen referencia al día de hoy?

En la Agencia Nacional de Seguridad Vial queremos trabajar desde la región, queremos trabajar con ustedes de la mano, porque hay muchas cosas en términos de regulación, que tenemos que empezar a trabajar de manera conjunta, y en ese sentido seguramente voy a empezar a trabajar con ustedes un poco más de la mano, para que podamos realmente tener unas medidas que nos

impacten en las reducciones de la siniestralidad, y que nos permitan garantizar tener medidas de países competitivos, así como nuestros vías están teniendo unas características competitivas, que nuestros conductores y nuestras características de las mismas vías, reduzcan esos puntos críticos y evidentemente reduzcan la siniestralidad.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias doctor Luis Felipe. Tiene la palabra el General, Director de Tránsito y Transporte, Carlos Ernesto Rodríguez. Tiene un minuto

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Gracias Presidente. Doctor, entiendo que ustedes están modificando todo el esquema de auditorías que realizaban, pero con todo el cariño y con todo el respeto, hoy, y me gustaría que me aclare el señor Ministro encargado, el compromiso es que el próximo año se buscarán los recursos para hacer los puentes, pero especialmente el de Ventaquemada, ¿estoy en lo cierto?

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Le contesto con toda claridad, porque ahorita el Invías va a quedar sin espacio fiscal, o sea, según lo que tenemos en el Marco Fiscal, si nos amplían el Marco Fiscal, que es en lo que estamos, ¡sí!

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Bueno, Ministro, a eso iba mí pregunta.

Doctor Lota, realmente y creo que compartimos con Wílmer esta preocupación, y creo que a usted se lo han mencionado en las entrevistas que le han hecho, y a mí me lo han hecho; nosotros necesitamos algún tipo de resultados, yo entiendo que este no es un problema de este Gobierno, y de verdad le agradezco al Presidente Duque la inversión para que llegara a Sogamoso, yo lo reconozco, pero no podemos seguir tirándonos la pelota de un lado al otro, o de que no podemos tener resultados frente al tema; esté debate, doctor Lota, yo creo que el primer resultado que podríamos tener, y se lo digo con todo cariño, y se lo pido con todo respeto, es que al menos avanzaremos doctor Lota, que la primera auditoría que usted, en ese nuevo esquema que quiere hacer de auditorías, la hiciera en este corredor vial, es que realmente lo necesitamos, no solo son los 55 puntos críticos que ya identificamos y que se los hemos mencionado, sino muchas otras cosas para que las entidades relacionadas y encargadas de solucionar estos problemas, pueden tener una información mucho más concreta y precisa, para darle solución a esta problemática; de verdad doctor Lota de todo corazón, y creo que hablo también nombre de Wílmer es, por favor el compromiso para que la primera auditoría en su cabeza doctor Lota,

sea para este corredor de Briseño-Tunja- Sogamoso, que lo necesita tanto.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Listo Representante Rojas. Un minuto doctor Wílmer, y después continúa el doctor Ape, por favor.

Honorable Representante Wílmer Leal Pérez:

Me demoro un minuto. De verdad lo pedimos de corazón, mire, cada día que dejamos, sobre todo el Puente Boyacá, sin el puente, son cada semana, para decirlo en cifras, 3 muertos, o sea, de verdad esto no es un tema de que hay que hacer la obra, sino de verdad de la vida, o sea, piensen que cada semana que no resolvemos este problema de la BTS, son 3 muertos. Por eso le rogamos que de verdad nos ayude con hoy hacer un compromiso serio, riguroso, de solucionar fundamentalmente este problema.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias Representante. Representante Ape.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

En un minuto, Presidente. Yo no sé, el Viceministro y yo vivimos en dos países distintos, porque a mí en este momento en las vías me provoca más andar en burro, que andar en carro; yo no sé si en el Cesar las obras las están haciendo a pico y pala, o yo tengo que cambiar estás gafas, porque yo no veo maquinaria trabajando en ninguna de las vías del departamento del Cesar, y yo creo que en el Boyacá este debate sobra, porque él en el informe que dio allá todo está supremamente adelantado.

Vice, yo lo invito a otra cosa, y le reitero que en 1 año no se ha hecho nada en materia vial en este país, por lo menos en el departamento del Cesar la vía Cuatrovientos-Codazzi fue un engaño y la hemos incluido dos veces en el presupuesto; el Aeropuerto de Aguachica ya la Contraloría intervino porque dejaron la obra tirada a mitad de camino; la obra San Roque-La Paz nos dejaron los peajes y no pasó nada con la concesión; y la vía la Ruta del Sol que ahora no se puede ni hablar sobre una vía que está totalmente paralizada, y esto tiene mucho que ver con la reactivación económica del país, el país sí está parado, las cosas no están andando, porque la obra pública es la que pone a andar principalmente un país que quedó moviéndose con unas vías 4G que se paralizaron, y la excusa del Marco Fiscal, si ya les aprobamos la Reforma Tributaria, si ya les aprobamos una reforma a las regalías, les permitimos utilizar parte de estos recursos para invertirlos en las vías terciarias, acabamos de aprobar el Plan de Desarrollo, y repito, se acabó el primer año del Gobierno, les quedan 2 señor Viceministro, se va a acordar de mí lo poco que demoran esos cargos, y no veo que en este país, en este Gobierno, hayamos estado haciendo algo que valga la pena que podamos decirle, al menos en el Gobierno pasado se colgaron unas concesiones que era responsabilidad ponerlas andar, pero realmente vamos a abrir los ojos porque estamos en este sector vial quedando muy mal.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Tiene la palabra Viceministro.

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Muchas gracias Presidente. Representante, yo le estoy hablando es de cifras, no de percepciones, y la idea como usted muy bien lo está diciendo, sí es que dejemos de andar en burro y empecemos a andar en carro, y entiendo muy bien su molestia, porque el caso de Ruta del Sol 3 es un tema de la mayor complejidad, y acá usted tiene al doctor Carlos García, que creo que es imposible conseguir un mejor Vicepresidente Ejecutivo, que es el que ha liderado la negociación para sacar adelante ese proyecto.

Si usted me permite, en 2 minutos doctor Carlos, cuéntale qué es lo que ya tenemos concertado con el concesionario, y qué es lo que vamos a hacer para que las vías del Cesar, como usted muy bien lo está señalando, dejen de estar en el abandono, pero esto que le estoy contando, ya lo hemos hecho a lo largo y ancho del país, y por esa razón es que yo le puedo hablar tranquilamente, con cifras, de cómo hemos logrado poner andar la concesión que va, la Transversal del Sisga, estábamos hablando de 11% Representante, hoy estamos en 32%, eso son cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000), que van a evitar que la gente siga andando en burro, ¡no!, digo yo, pues si usted quiere vamos y la visitamos, con mucho gusto, no, al Cesar, le estoy hablando de lo que está pasando en el Sisga, que es el objeto del debate, pero si usted quiere, naturalmente podemos, porque es que este tema de la Ruta del Sol 3, y entiendo de verdad su molestia, la entiendo bien, pero este tema la Ruta del Sol 3 lo tenemos que sacar adelante, ¿sabe cuál fue la recomendación que nos hicieron frente a la Ruta del sol 3?, que lo caducáramos, y si llegamos a caducar ese proyecto ¿sabe cuál es el problema que teníamos?, nos íbamos a demorar más o menos en terminar las obras si éramos ágiles, cerca del 2030, y con lo que nosotros tenemos, doctor Carlos ¿cuánto nos demoramos?, ¿4 años?, ¿4 años en terminar las obras!

Entonces, no me quiero desviar del tema del debate, doctor Lota, si quiere concluya ahí.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, Director Luis Felipe Lota:

Bueno, solamente para ratificar. Vamos a trabajar como primera medida 3 corredores, digamos 3 de los 4 más importantes en siniestralidad, claramente allí está Tunja-Duitama-Sogamoso, la BTS; y tenemos también la malla vial del Valle del Cauca, que es la que nos está generando en este momento el mayor número de siniestros viales, pero está dentro de las 3 que vamos a trabajar, sí señor.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

General Carlos Ernesto, por favor, tiene la palabra.

Director General de Tránsito y Transporte, Brigadier General Carlos Ernesto Rodríguez Cortés:

Muy buenas, un saludo especial al señor Presidente de la Comisión Sexta, a todos los distinguidos y Honorables Representantes. El día de hoy me acompaña el señor Teniente Coronel Archile, quien es el Comandante de la Policía de Tránsito en el departamento de Cundinamarca; el señor Capitán Comandante de la Seccional de Tránsito de Boyacá, es importante que ellos escuchen y vean la problemática que estamos viviendo esta jurisdicción, y sepan que dinámica podemos seguir implementando.

Manifestarles de igual manera, que guardo un gran afecto por la tierra boyacense, teniendo en cuenta que mi señora es de Boyacá, motivo por el cual permanentemente viajo a esa hermosa ciudad; tener una anécdota de esto es importante recordar, hace aproximadamente unos 10 años no se tenía la doble calzada, pero sí uno observaba que los vehículos de servicio público, especialmente los buses, estaban movilizándose a una velocidad exagerada, motivo por el cual incluso en una oportunidad tuve, casi se presenta un siniestro vial con la familia donde me movilizaba; motivo por el cual solicite ya al señor Comandante de Tránsito tanto de Boyacá, como Cundinamarca, para que se realice un acompañamiento permanente a todo lo que tiene que ver con los Planes de Seguridad Vial de estas diferentes empresas, se les dé la capacitación permanente a los conductores y las diferentes instrucciones. Manifestarles de igual manera, que a la fecha se han aplicado ya sobre este eje vial, 12.500 comparendos a vehículos, especialmente de servicio público y particulares por exceso de velocidad; también es importante que se han aplicado cerca de 1.500 comparendos por no portar la revisión técnico mecánica, el día de ayer incluso estábamos en una reunión con Fasecolda, y la preocupación que tienen ellos también, es porque muchísimos vehículos, cerca de tres a cuatro millones de vehículos se movilizan por el territorio nacional, sin la respectiva seguro obligatorio.

Una actividad que se realiza permanentemente y lo venimos realizando acá con mi doctora, con la Superintendencia de Transporte, tiene que ver con la verificación en los diferentes terminales de transporte, no solamente en los puentes, en el inicio de semana mayor, etc., sino permanentemente, y eso ha minimizado realmente los siniestros viales por fallas mecánicas en los vehículos, o porque los conductores no estén debidamente capacitados, o estén en condiciones físicas.

Es importante resaltar que los señores comandantes de estos ejes viales, han enviado a las diferentes concesiones, nosotros los llamamos unos informes de policía especial, ¿qué quiere decir esto?, que observan anomalías en las diferentes situaciones que se viven en la vía, e inmediatamente lo reportan, en este caso manifiestan que en algunos se ha observado que no se tiene la iluminación adecuada,

realmente es muy importante hacer esta verificación con las concesiones; ya se ha reiterado acá, la falta de puentes peatonales, ya los comandantes de la Policía de Tránsito también han reiterado esta situación a las concesiones, y también la falta de sensores preventivos de velocidad; transitando en estos días por la vía al Llano, observa uno la medición de la velocidad que lleva el vehículo, y realmente eso ayuda a que realmente los conductores disminuyan la velocidad, cuando observan que van excediendo los controles.

De igual manera agradecer al doctor Rodrigo Rojas, por el reconocimiento que hace a nuestros policías, por el trabajo que desarrollan, especialmente en la jurisdicción de Puente Boyacá, sería importante señor Presidente, y manifestarle que a partir del momento no solamente vamos a desarrollar esta actividad de apoyar los jóvenes, especialmente los niños, que van a pasar por los colegios, que van a pasar la vía principal, sino vamos a dar orden para que todos los señores policías de vigilancia también acompañen estos menores en las horas pico, es decir, cuando los niños van a atravesar la vía, y también cuando regresen, en momentos especiales, entonces ya tendremos la posibilidad de hacer este acompañamiento por parte de nuestros policías.

Manifestar de igual forma, que se generó y se creó, y se lanzó por parte del señor Presidente de la República, un cuerpo especial contra la ilegalidad y siniestralidad vial, acá podemos apreciar que desafortunadamente la ilegalidad va a 100% paralela a la siniestralidad vial, por eso estamos acompañando no solamente al interior del país, sino también se generó un cuerpo especial para la costa, para Antioquia, Valle, el departamento o el sector de Llanos Orientales.

El doctor Lota lo referenciaba y desafortunadamente a nivel del país, tenemos cerca de 770 municipios que no tienen ninguna autoridad operativa de tránsito, la primera autoridad de tránsito es el señor alcalde, pero no tiene realmente personal para trabajar. Entonces el proyecto que se tiene con la señora ministra, ya se le presentó al señor Presidente de la República, es tratar de capacitar dos funcionarios por cada estación, es decir, capacidad 1.500 policías en el país, en temas de prevención, no es para aplicar las normas, sino el tema de prevención que es lo que estamos requiriendo y observando en este momento.

Y de igual manera, se viene trabajando articuladamente con todos los colegios, especialmente los que se encuentran sobre este eje vial, como tiene que ver la Institución Educativa Rafael Bayona en Paipa, otros colegios en Duitama, Sogamoso, de igual manera en Tunja, con el fin de evitar la siniestralidad vial, especialmente por el tema de peatones cuando no observan al pasar cada uno de los ejes viales.

Fundamentalmente teníamos esta presentación, esta actividad, para manifestar y decir el compromiso total que tiene la Policía de Tránsito en el control

y acompañamiento, y evitar los siniestros viales a nivel del país. Muchas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias General Carlos Ernesto. Tiene la palabra la doctora Carmen Ligia Valderrama, Superintendente de Transporte.

Superintendencia de Puertos y Transporte, Superintendente Carmen Ligia Valderrama Rojas:

Muchas gracias, muy buenas tardes señor Vicepresidente, a los Representantes, a mis colegas del Gobierno y a quienes nos acompañan.

Voy a tratar de ser muy concreta, porque bien ya ha presentado el Ministro el estado en el que se encuentra la concesión, y el General ha hecho junto con la Agencia Nacional, una importante visión de lo que se está haciendo en la práctica frente a la concesión. De manera que la Superintendencia de Transporte, aquí quiero hacer énfasis en cuáles son nuestros dos frentes de funcionalidad, que tienen que ver con el gran bloque de prevención, de promoción en el ejercicio de nuestras funciones, y el otro que tiene que ver con inspección y control propiamente.

Voy a empezar con el último, el de inspección y control, que es el que ha tenido alguna evolución, se han abierto 7 investigaciones, básicamente, digamos de ellas, una particularmente se encuentra en apelación, hubo sanción efectivamente, por incumplimiento en casos de las características en las calzadas de descascamiento de la vía, fallas generales del pavimento, fisuras, grietas, baches, en fin, de esa clase de características, e inclusive de señalización, ahí estamos en apelación, resultará pues lo que corresponda en el recurso correspondiente; lo mismo ya hay una mucho más avanzada que inclusive está en cobro coactivo, por inobservancia justamente en condiciones de la obra.

No obstante ello, como bien lo explicó el Viceministro, una vez llegamos al Gobierno lo que se quiso fue reactivar las obras, nuestra labor más que en estar interviniendo y en permitir que esto evolucionara de la mejor manera respecto del concedente, es decir, de la ANI, frente al concesionario; reactivamos inmediatamente nuestra labor de prevención, que se ha desarrollado básicamente de la siguiente manera: Hicimos una primera visita al 90% de la concesión, para verificar en primer lugar las condiciones para los usuarios, en condiciones óptimas de seguridad para los usuarios, de manera que donde detectáramos que no se estaban cumpliendo con esas condiciones, nosotros levantábamos unos hallazgos, de esa visita hay que hacer, digamos me gusta hacer énfasis, en que no fue una visita exclusiva de la Superintendencia, se hizo junto con el concesionario, la interventoría y la Superintendencia, es decir, los hallazgos surgen y se suscribe un acta, y de esa acta quedan justamente las situaciones que encontramos. Yo puedo decir que de esa visita que se hizo en el mes de noviembre, se hizo seguimiento en el mes de enero, y de esos hallazgos, el 100% fueron superados.

¿Cuál es la ventaja de esta situación, o sea de generar mecanismos de prevención?, que no tenemos que esperar a que haya siniestros para que nosotros actuemos reactivamente, sino preventivamente; por supuesto reconocemos que hay sitios de alto impacto de siniestralidad, nosotros tenemos unos referentes objetivos de hecho, que tenemos en cuenta para saber qué kilómetros o qué puntos en la vía tienen esos sectores críticos de siniestralidad, y les puedo compartir, para efectos de nosotros si hay un fallecido o si hay tres lesionados en el mismo kilómetro, entendemos que ya hay un sitio crítico de siniestralidad, y eso nos llama evidentemente a tener que actuar cuanto antes. De manera que como fueron tantos los que encontramos en esa vía, por eso fue que logramos llegar al 90% de la vía, de hecho, lo hemos hecho en muchas vías, en más de 46 concesiones, y les puedo compartir que por excepción en esta, visitamos el 90% de la concesión, porque así nos llamaba, la necesidad justamente hacía que nosotros tuviéramos que visitar la concesión, hiciéramos esa verificación, encontráramos los hallazgos, y después un seguimiento muy riguroso, muy celoso y detallado para que cumpliera, eso pasa en febrero; aun así, hay circunstancias que entendimos que eran producto del mantenimiento o de otras obras que iban a mediano plazo, y por eso en el mes de febrero, volvimos a hacer una visita, pero ya inclusive no solo desde la perspectiva del usuario en el uso de la vía, sino una visita integral, donde verificamos absolutamente todos los frentes de la concesión y las condiciones o características en las que se encontraba, de allí resulta un gran resultado de la labor objetiva que realizó la Superintendencia, yo me demoraría mucho en compartirles las conclusiones detalladas, pero para agruparlas tienen que ver con situaciones relacionadas a fisuras del asfalto, con señalización horizontal y vertical, digamos, el grueso no generan impactos graves, como por ejemplo son los baches, el bache es como cuando hay un hueco, para ser mucho más explicativo, aquí encontramos fue fisuras, detalles relativamente menores, pero que para nosotros son igualmente importantes; ya nos respondieron. Una vez nosotros generamos estos hallazgos, con esta visita que hicimos en febrero, de toda la concesión, y que fue de carácter integral, les corremos traslado a los concesionarios para que ellos nos indiquen en qué estado está cada punto, de ellos ya nos dieron respuesta, nos indicaron cuáles han sido superados, y hay unos que están en este momento justamente en ejecución; finalizado ese período, nosotros volvemos a hacer la verificación, si no lo han superado, pondremos en marcha nuestras facultades de inspección sancionatoria, en caso de que sean necesarias, cierto.

Yo aquí quiero advertir una cosa, muy especialmente, y es que paralelamente estamos trabajando junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con la DITRA, que no se solía hacer, cada una trabajaba de manera independiente, y de hecho tenían referentes de siniestralidad diferentes; hoy tenemos una mesa en la que nos sentamos permanentemente la DITRA, la Agencia

Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, inclusive de ser el caso con el concesionario, para hacer esas verificaciones de los hallazgos, medir además la siniestralidad que hay, y poder atacar todos esos frentes de manera preventiva. Y esa es la finalidad con la que estamos trabajando, no esperar a que seamos reactivos, cada muerte es importante para nosotros, así sea una, cada lesionado así sea uno, es muy importante para nosotros, pero miren, solo para tener el referente que nos permite a nosotros saber si esta política pública está funcionando, si comparamos el primer trimestre del año 2018, con el primer trimestre del año 2019, la siniestralidad ha bajado aproximadamente en un 63%, eso no nos enorgullece, porque tenemos que seguir trabajando en cómo dejar el porcentaje en cero, o sea, la siniestralidad debería ser cero, y que en realidad sean casos excepcionales; pero lo cierto es que sí demuestra que prevenir empieza a generar unos resultados positivos, para la seguridad de quienes se transportan en las vías del país. Nosotros seguimos trabajando con todo el compromiso en estos frentes, conjuntamente con las dos entidades que acabo de mencionar, vigilando que efectivamente la concesión cumpla con las condiciones técnicas que debe cumplir, y por supuesto que si no lo hace procederemos con nuestras facultades propias sancionatorias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Gracias doctora Carmen Ligia. Continúa el doctor Louis Francois Kleyn, Presidente de la ANI.

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

Buenas tardes, muchísimas gracias por esta invitación, muchísimas gracias al doctor Rojas Lara y al doctor Leal, por haber convocado esta reunión, muchísimas gracias a la doctora Diana Morales, y muchísimas gracias a todos los asistentes, todos los Congresistas asistentes a este evento, y obviamente mis compañeros de Gobierno que ya han expresado la mayoría de las cosas, de lo que tenemos que decir, pero entonces yo quisiera agregar algo más.

Hemos escuchado con mucha atención todos los problemas percibidos en las concesiones, creemos que el tema de las concesiones es algo complejo, aquí hemos estado refiriéndonos a una concesión de 3G, y luego a una concesión de 4G, es interesante que esto ha sido un proceso de aprendizaje para el país, y desde los años 90 cuando se hicieron las primeras concesiones se han ido cambiando las cosas, se ha ido aprendiendo sobre la marcha, y esta concesión de BTS es una concesión que nos ha dado muchas lecciones, y nos ha permitido realmente mejorar hacia delante. La concesión, por ejemplo tuvo muchos Otro Si, ahora no sería con la nueva reglamentación, no sería posible extender una concesión de esa manera, las nuevas concesiones tienen especificaciones técnicas muy altas, digamos, las entradas y salidas a las autopistas, los puentes peatonales, muchísimas de las medidas de seguridad, etc., están mucho mejor pensadas; el manejo predial

ha mejorado mucho, ustedes se acuerdan que esta concesión lo que más la retrasó fue el manejo predial tan difícil que tenía, y estaba con parches todo el tiempo, y mucha gente no quería negociar los predios, y era imposible hacerla negociar, y así se fue todo el año desde el 2002 al 2012, con predios alrededor, eso también funcionó muy mal durante la etapa de construcción.

Entonces, yo creo que ahora estamos mejorando, sin embargo hay que agregar que la BTS es una autopista que ya está ahí, no, realmente si va hasta Sogamoso, porque el par vial de Tibasosa se supone que compensa la doble calzada que no pasa por Duitama, y llega por lo tanto a Sogamoso, alguien estaba diciendo que no había forma de llegar a Samacá, pues claro, hay un retorno, aunque es un retorno a nivel, y no es un retorno muy fácil de tomar, pero hay un retorno para coger la vía Samacá, ir a Villa de Leyva por Samacá por ejemplo. Entonces, digamos, que esa es una vía que tuvo muchas complejidades su elaboración y demás, pero está ahí, y es interesante que el tráfico de vehículos del año 2000, que habrá sido más o menos un millón y medio de vehículos durante el año 2000, ha pasado aproximadamente a 7 millones y medio de vehículos al año pasado, entonces realmente el volumen de tráfico que esa vía está absorbiendo ahora es muchísimo mayor al que tenía antes de ser construida, ampliada y concesionada; esperamos que la concesión termine en el 2032, de pronto antes, como estaba mencionando el Ministro encargado, y por lo tanto, trabajaremos sobre la nueva concesión que esperamos mejore las falencias.

Sobre la vía al Sisga, es importante reiterar como lo estaba diciendo el Ministro, que esta vía cuando nosotros llegamos, estaba paralizada, no había tenido desembolsos, estaba trabajando apenas con un poco de equity, había avanzado apenas un 11% en 4 años, firmada en el 2015, entonces estaba realmente paralizada, en 1 año, en menos de 1 año, porque realmente estamos hablando de 10 meses, ha progresado más, ya lleva un avance del 33%, o sea, hemos pasado del 11% al 33%, un avance superior al 21%, mucho más, en 1 año hemos avanzado más del doble de lo que se avanzó en los 4 años anteriores, en este caso, los desembolsos estaban parados, la vía tenía un conflicto grande con respecto a los predios que habían adquirido, que tenían que adquirir, y eso lo resolvimos, y empezamos vamos a trabajar en esta concesión, y eso ha sido creemos nosotros muy importante. Estamos de acuerdo con las especificaciones técnicas, el tema lo hemos revisado, lo que pasa es que esta es una construcción de seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000), y hacer una vía realmente a altas especificaciones pues estaríamos hablando de por lo menos 3 veces más. Los túneles, no sé si son 17 túneles que tiene esa vía en total, túneles heredados de la época en que construyeron Chivor, esos túneles ha tocado ampliarlos, construirlos nuevos, o construirlos para una doble calzada o ampliarlos, definitivamente sería de un costo

que ahora no podemos ni imaginarlo, estaríamos hablando de una vía de 4 billones y media que es más o menos lo que ha costado la vía de Bogotá-Villavicencio. Entonces, esas son unas limitaciones que enfrentamos con la vía al Sisga, sin embargo, la vía está funcionando, está recibiendo un volumen importante de vehículos, está sirviendo de alivio en esta situación, eso no obsta para que busquemos alternativas para nuevas formas de llegar a los Llanos Orientales, y por supuesto, de nuevo como dijimos ayer, estamos trabajando en encontrar soluciones definitivas para lo que sucede en la vía al llano, y esperamos que después de las obras que estamos emprendiendo, que estamos ya ejecutando, y en las cuales trabajaremos durante el próximo año, esperemos que realmente la vía al llano ya no sufra de la forma en que está sufriendo. Entonces, esto de nuevo es un esfuerzo muy importante que está haciendo el Gobierno actual, y un esfuerzo inmediato en que está trabajando.

Yo quería agregar también al Representante Cuello, que estaba tratando de provocarnos un poco aquí para conversar un poco más. Nosotros en el Gobierno actual, hemos tenido la orden del Presidente de continuar con lo que recibimos, así todo estuviera estancado, y hemos reactivado, por ejemplo, Pacífico 1 que es una vía fenomenal, es una vía que no tenía ya ni cierre financiero; Antioquia-Bolívar es una vía que tenía problema con un peaje, tenía problema con variantes, estaba a punto de entrar en default a los tenedores de los bonos; Bucaramanga-Barrancabermeja no tenía cierre financiero, estaba totalmente paralizada, concedieron cierre financiero, se reactivaron, está solucionando los últimos problemas ambientales; conexión Norte estaba totalmente parada, estaba a punto también de entrar en default, no tenía desembolsos de los bancos, ya tiene desembolsos de los bancos; Villavicencio-Yopal, tenía un conflicto muy grande, estaba parada, no había empezado obra, ya empezó obra, ya tiene desembolsos, ya está avanzando fuertemente en la zona que sale tanto de Villavicencio, como la que va de Aguazul a Yopal; Puente Chirajara, se había caído el puente, el Gobierno anterior había dicho, -mira, ahora no sabemos qué hacer-, resolvimos el problema, llegamos a un acuerdo con el concesionario, y ahora el nuevo puente está a punto de empezar a ser construido; vías del ... tenía apenas un 5% de avance, ahora tiene un 25% avance; Mar 1 tenía un 5% de avance que es la carretera que sale de Santa Fe de Antioquia y va hacia Urabá, ahora tiene cierre financiero y tiene un avance del 25%, Mar 1, a esto se suma, hemos dado licencias para dos puertos nuevos en Urabá, hemos firmado ya uno de los contratos, está ad portas de iniciar, esto va a cambiar junto con Mar 1; Mar 2, Pacífico 1, 2 y 3, la logística de la carga y del comercio exterior para la zona cafetera y para Antioquia; la Ruta del Café, hemos hecho adiciones, estamos completando pares viales y dobles calzadas de Manizales a Pereira; Pasto-Rumichaca estaba parado, tenemos un nuevo otro si, está ad portas de tener el cierre financiero, y ha tenido desembolsos en créditos

puente, ha avanzado muchísimo; Bucaramanga-Pamplona ya tiene licencia ambiental a la salida de Pie de Cuesta que no la tenía; y estamos empezando dobles calzadas de Llanogrande a Rionegro, que son adiciones a la concesión de Devimed.

Entonces, realmente nos estamos moviendo en muchos frentes, esto en lo que tiene que ver con el sector transporte, el sector de infraestructura vial, nos estamos moviendo en muchos frentes, y queremos recordarles que estamos trabajando duro, eso sí, todo dentro de la institucionalidad, todo dentro de la legalidad, todo dentro de una coordinación que tenemos con los entes de control, para que las cosas se hagan bien, y se hagan de forma responsable, y al ritmo que toca. Bueno, muchísimas gracias.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Le pregunto a la Comisión. Falta el doctor.

Instituto Nacional de Vías (Invías) – Director General – Juan Esteban Gil Chavarría:

Bueno, muy buenas tardes a todos, Presidente, a los Representantes citantes, un saludo muy especial.

Específicamente en lo que tiene que ver con el Instituto Nacional de Vías en este debate, es reducidos, toda vez que hablamos de las concesiones, de las dos principales concesiones que tiene el departamento de Boyacá, sin embargo en Boyacá, entonces la injerencia que tiene el Invías en esas dos concesiones a hoy, prácticamente es nula, toda vez que hoy la responsabilidad es de la Agencia Nacional de Infraestructura, de todas formas hay una reversión que está pendiente de uno de los tramos llegando a Tunja, el último tramo llegando a Tunja, en donde ese tramo va a quedar en cabeza del Invías, sin embargo, no va a quedar con los recursos, porque todos los peajes seguirán en la concesión, ahí vamos a tener un problema presupuestal delicado, porque va a revertir a la Nación, sin ingresos. Entonces, le he comentado varias veces al Representante, hemos tenido la oportunidad de hablar, que ahí tenemos un reto presupuestal grande porque los peajes seguirán encabeza el concesionario, y la Nación tendrá que recibir estos tramos, y tenemos que ver cómo para el año entrante, para este año es totalmente imposible, porque no existe el proyecto presupuestal dentro del Invías, en la Ley de Presupuesto que ustedes a bien nos aprueban año a año, para el Invías específicamente ustedes le asignan partidas por corredor, de manera puntual, en este momento como la vía estaba concesionada, era totalmente inviable tener algún peso incluido para algún tramo de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso; de manera puntual para el año entrante tenemos ese esfuerzo, y es que si la Nación recibe en cabeza del Invías, específicamente este tramo, pues tenemos que buscar unos recursos en el proyecto de presupuesto del año entrante, desde el anteproyecto de presupuesto, tenemos que garantizar incorporarle la partida necesaria, para que el mantenimiento sea adecuado, y para poder garantizar la construcción de este puente peatonal. Entonces tenemos un esfuerzo conjunto que realizar, en este momento al no tener recursos propios el

Invías, le es inviable atenderlo en este momento; de todas formas, entonces realizaremos la verificación.

No obstante, es importante precisar que en el departamento como tal, hay un esfuerzo muy grande de parte del Gobierno, en desarrollar una serie de proyectos estratégicos, que quiero mencionarlos, y que ustedes han estado abanderando la gestión de estos proyectos; importante por ejemplo la carretera desde Zipaquirá hasta Chiquinquirá-Barbosa, para llegar a Bucaramanga; la carretera desde Tunja a Chiquinquirá, Otanche hacia Puerto Boyacá; la carretera desde Belén-Socha-Sácama-La Cabuya; la carretera desde Sogamoso hasta el Crucero, y la carretera a Labranzagrande hacia Vado Hondo. Entonces, estás carreteras quedaron todas incluidas en el Conpes que se está gestionando para el bicentenario, que se complementan con unas inversiones de doscientos cuarenta mil millones de pesos (\$240.000.000.000), que estamos realizando en este momento en el departamento para vías secundarias, estas carreteras suman del orden de 3.5 billones de pesos, es un esfuerzo que se realizará a largo plazo, que se complementan con otras vías a nivel nacional, está La Lejía- Saravena, que conecta el departamento de Arauca con el Norte de Santander; y hay otra serie corredores, son 16 en total. Entonces, es importante saber, que estos corredores van a complementar esta infraestructura que hoy ha bien tiene el departamento concesionada, y que genera un nivel de servicio muy bueno a la infraestructura, que hay que mejorar en seguridad vial y hay que avanzar en todos estos esfuerzos que comentaban ahorita, pero que la integralidad del departamento se verá cubierta con estos otros proyectos que vamos a desarrollar. Entonces nos queda el reto, el reto importante de buscarle los recursos para este puente peatonal, nos queda el reto importante de buscarle los recursos para el mantenimiento de la vía que reciba la Nación una vez revierta este tramo de manera puntual, y estamos con toda la capacidad técnica dispuesto a sacar adelante este tema como tal.

Me gustaría de pronto, no sé si sea necesario, pero frente a unas de las observaciones que ahorita hizo uno de los Representantes, con referencia al tema del Valle del Cauca, y quisiera precisar frente a las diferentes inversiones que estamos realizando en el Valle del Cauca. Y es que en el Valle del Cauca vamos a realizar inversiones por más de trescientos cincuenta mil millones de pesos (\$350.000.000.000), desde este año empezaremos a ejecutarlas también; estamos con treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000) en licitación para el mantenimiento de la Red Vial Integral, en el Valle del Cauca estamos con la licitación de la Laguna de Sonso, para por fin solucionar este problema ambiental que tenemos entre Buga y Mediacanoa; en el Valle del Cauca estamos atendiendo la emergencia que se nos presentó en el kilómetro 89 entre la vía Mediacanoa-Loboguerrero; vamos a hacer el dragado de mantenimiento y profundización del Estero de San Antonio, por dieciséis mil millones de pesos (\$16.000.000.000), vamos a realizar la

doble calzada con unos excedentes de peaje que tenemos entre Citronela y Loboguerrero en donde vamos a invertir doscientos cincuenta mil millones de pesos (\$250.000.000.000) para garantizar el tramo entre Córdoba-Citronela de 4.8 kilómetros; son inversiones grandes que vamos a realizar en el departamento, en la vía Panorama, en la recta Cali-Palmira, en la vía Cali-Dagua-Loboguerrero; son inversiones importantes que ahorita el Representante Oswaldo comentaba sobre una serie de deficiencias que se venían presentando con anterioridad, pero que ahorita las estamos subsanando. Este Gobierno está totalmente comprometido con la infraestructura, tiene a bien, a pesar de las diferentes limitaciones presupuestales que todos ustedes bien conocen, estamos generando una serie de estrategias con la finalidad de garantizar, mejorar y sostener esta infraestructura de transporte a nivel nacional.

Yo creo que con esto, damos avancé frente a los temas, insisto, lo del Invías en el departamento con referencia a estas situaciones es menor, pero trabajemos específicamente en este puente peatonal que yo sé que es una necesidad.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Tiene un minuto no más compañero.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Yo sé Presidente. Pero es que sinceramente este debate lo hicimos por el clamor de todos los boyacenses frente al tema; y hay un tema en particular, el doctor Juan Estaban aquí cogía el periódico de “*Boyacá 7 Días*” de hoy, y vio a un sepelio pasando, y me dijo, ¿por aquí por donde está pasando este sepelio es el puente peatonal? Yo sí quisiera doctor Juan Estaban, porque hay que hablarle claro a los boyacenses y nosotros poder transmitir un mensaje como voceros del departamento, y es, el compromiso ¡por supuesto! y nosotros estaremos y llamaremos a toda la bancada boyacense, y le invitaremos a todas las bancadas del Partido Liberal y el Partido de Verde, y por supuesto a todas las bancadas que hagan parte del Congreso, que esto quede en el presupuesto del próximo año.

Pero yo sí quisiera escuchar doctor Juan Estaban, o señor Ministro encargado, el compromiso del Gobierno puntual, frente a este puente peatonal, si el Congreso coadyuva para que los presupuestos queden dentro del presupuesto, para este puente en particular, y para el mantenimiento de este sector de la vía que ahora va a quedar a cargo de ustedes, ¿hay un compromiso del Gobierno de que el próximo año este puente será una realidad?

Gracias Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Ministro.

Ministerio de Transporte, Viceministro de Infraestructura, Ministro (e), Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

¡Sí! Representante. Vamos a ver cómo gestionamos, y el compromiso es, dentro de los recursos que tenemos que conseguir para el mantenimiento del corredor que nos va a revertir

el Instituto Nacional de Vías, vamos a incluir los dos mil millones de pesos (\$2.000.000.000) que se requieren para el puente, y pues ahí nos toca, vamos a requerir también del apoyo de ustedes, como usted nos está diciendo, para poder lograr esto.

Instituto Nacional de Vías (Invías) – Director General – Juan Esteban Gil Chavarría:

En este momento el tramo no es de Invías, al no ser de Invías, no puedo meterle absolutamente nada, cuando sea de Invías y rebusquemos el año entrante, hacemos toda la gestión para ello.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno, pero se deja la preocupación, y de aquí de la mesa directiva, una gran preocupación con la denuncia que hace Wílmer Leal, de tres muertos semanales; yo pienso que aquí hay un tema bien delicado, y que tenemos que analizar y subsanar, no podemos esperar hasta el próximo año, entonces ¿cuántos muertos van a contabilizarse de aquí allá, de aquí a diciembre? Entonces ese tema de verdad que me preocupa, y nos preocupa en esta Comisión.

Wílmer, último minuto para cerrar.

Honorable Representante Wílmer Leal Pérez:

Para cerrar, Presidente. Dos cosas importantes: La primera, cuenten con nosotros para solucionar todos estos problemas, haremos un seguimiento riguroso y detallado a las dos concesiones, y un consejo con respeto, lo mejor que ustedes pueden hacer, después de demostrado por ustedes mismos, las gabelas que se le dieron a la BTS, el abuso de este concesionario con ustedes, el Gobierno nacional, y con nosotros los boyacenses, no solo es hacerle una auditoria detallada al tema de peajes, porque yo lo quiero dejar hoy aquí en público, yo tengo serias dudas de la información que ese concesionario está pasando con el tema de peajes al Gobierno nacional, sino que además hagan una auditoría forense de todo eso, y les aseguro que el tiempo en el que ellos tienen que revertir el tema de la obra, será mucho menor.

Nosotros seguiremos pendientes, haciendo un debate riguroso y, sobre todo, acompañándolos a ustedes para solucionar todos estos problemas. Agradecemos al Gobierno nacional también los compromisos que se hacen hoy, y estaremos desde aquí, por supuesto, ayudando, no solo a mitigar todos los problemas que están presentando de muertos, sino, Presidente, el tema de la infraestructura que se hagan, y se hagan bien.

Muchas gracias Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

A usted Representante. Agradecerle al Gobierno nacional, en cabeza del Ministro encargado, de verdad, y a todo su equipo, por dar respuestas a todas las inquietudes que tienes Congresistas. Yo le pregunto a la Comisión Sexta, a los Honorables Representantes, ¿si se declaran satisfechos con las explicaciones dadas?

Siguiente punto del orden del día.

Secretaría:

Así lo declara la Comisión, Presidente. Siguiente punto del orden del día.

Tercero. Anuncio de Proyectos de Ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003. Vamos a anunciar proyectos, Presidente, para la siguiente sesión, en la que en el orden del día, esté incluido la discusión y debate de proyectos de ley:

“Proyecto de ley número 001 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, se especifica el accidente de tránsito en animal doméstico, silvestre o en situación de abandono y se garantiza su atención por parte del SOAT.

“Proyecto de ley número 049 de 2018 Cámara, por medio del cual se adiciona un párrafo al artículo 83 de la Ley 769 de 2002, permitiendo transportar diez (10) pasajeros más el conductor en vehículos doble cabina.

“Proyecto de ley número 187 de 2018 Cámara, por medio del cual se dicta el Estatuto del Consumidor de Servicios Aéreos a nivel nacional y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 114 de 2018 Cámara, por medio de la cual se adiciona la Ley 336 de 1996 y se dictan disposiciones para la regulación del incremento tarifario de los sistemas de transporte masivo.

“Proyecto de ley número 170 de 2018 Cámara, por la cual se modifica la Ley 142 de 1994 para establecer efectivas garantías a los derechos de los usuarios reconocidas en el precedente constitucional y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 108 de 2018 Cámara, por medio de la cual se regula el cobro de derechos de grado, derechos complementarios y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 299 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes.

“Proyecto de ley número 230 de 2018 Cámara, por medio de la cual se adicionan funciones a las Comisiones de Regulación y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 238 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 98 de la Ley 769 de 2002, se establecen medidas para la sustitución de vehículos de tracción animal en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 293 de 2018 Cámara, por medio del cual se convierte en política de estado el Fondo Especial para la Promoción de la Educación Superior de las Comunidades Negras.

“Proyecto de ley número 172 de 2018 Cámara, por medio de la cual se incentiva la inclusión real y efectiva de las personas con discapacidad a la educación superior, y se modifican los artículos 28 y 29 de la Ley 30 de 1992 por la cual se organiza el servicio público de la educación superior acumulado con el Proyecto de ley número 183

de 2018 Cámara, por medio del cual se establecen algunas medidas de fortalecimiento educativo y en servicios, para las personas con discapacidad, y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 372 de 2019 Cámara, por medio de la cual se establecen mecanismos institucionales eficientes para la permanencia y graduación estudiantil en instituciones de educación superior; de la población víctima del conflicto armado y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 392 de 2019 Cámara, por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito.

“Proyecto de ley número 086 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 122 de la Ley 30 de 1992.

Proyecto de ley número 322 de 2019 Cámara, por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible y se dictan otras disposiciones.

“Proyecto de ley número 266 de 2018 Cámara, por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Siguiente punto del orden del día, Secretaria.

Secretaria:

Negocios sustanciados por la Presidencia. No hay negocios sustanciados, Presidente.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Siguiente.

Secretaria:

Lo que propongan los Honorables Representantes, Presidente. No hay quórum suficiente Presidente, para proposiciones.

Vicepresidente, Aquileo Medina Arteaga:

Bueno. Se da por terminada la sesión, siendo la una y cinco minutos de la tarde (01:05 p. m.). Se cita para el próximo martes a las nueve de la mañana (09.00 a. m.)

Mil gracias a todos.



Mónica María Raigoza Morales
Presidente

Aquileo Medina Arteaga
Vicepresidente

Diana Marcela Morales Rojas
Secretaria

Ruth Claudia Saenz Borrero
Subsecretaria