



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1556

Bogotá, D. C., jueves, 28 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 41 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 36 DE 2025

(marzo 25)

Tercera Legislatura – 2024-2025

El día veinticinco (25) de marzo de mil veinticinco (2025), siendo las diez y dos minutos de la mañana (10:02 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la Comisión, con el fin de sesionar.

El Señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Da inicio a la sesión, efectuando un saludo de bienvenida al señor Presidente de la ANI, doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray; acto seguido, ordena al Secretario efectuar el primer llamado a lista.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

llamado a lista. -

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Daza Guevara Robert,
Echeverri Piedrahíta Guido,
Flórez Porras Pedro Hernando,
Guevara Villabón Carlos Eduardo,
Jaimes Cruz Sandra Yaneth,
Ramírez Lobo Silva Sandra,
Tamayo Tamayo Soledad.

En este momento hay siete (7) honorables Senadores, hay quórum decisorio. Señor Presidente, si usted permite dar lectura al orden del día o hay algunos Senadores que quieren dar lectura a sus constancias antes de dar lectura al orden del día, señor Presidente.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María,
Elías Vidal Julio Alberto,
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo,
Quintero Cardona Esteban.

Con excusa deja de asistir a la sesión los honorables Senadores:

Flórez Hernández Álex Xavier,
Trujillo González Carlos Andrés.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Mientras llega la señora Ministra de Transporte, yo creo que abramos el espacio para las constancias, señor Secretario. ¿Qué Senadores tienen constancias?

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

La Senadora Soledad.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senadora Soledad Tamayo. ¿Algún otro Senador con constancias? Ok. Entonces tiene el uso de la palabra la Senadora Soledad Tamayo para que nos ilustre sobre su constancia.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias Presidente. Saludar a todos los compañeros de esta Comisión, darle la bienvenida al doctor Óscar Javier Torres por estar aquí para el debate que tenemos y a todos los presentes. Señor Presidente, hoy hay un problema muy serio y preocupante, es lo que está pasando con la prestación del servicio de salud a los maestros de Colombia. Que tenemos una cifra de por lo menos 820.000 usuarios de este servicio y me quiero sumar a estas manifestaciones que hace nuestra Senadora Sandra Jaimes porque creo que definitivamente... aquí en esta Comisión se hizo un debate y se llamó la atención del Ministerio de Educación y del Ministerio de Salud, también se llamó la atención de la Fiduprevisora y finalmente creemos que llevan más de un año sin que se llegue a lograr que efectivamente hoy gocen los docentes de este país de un buen servicio que les permitan la prestación también de su trabajo con excelencia. Por eso creemos que esta manifestación, este anuncio que ha hecho FECODE de que el próximo 31 de marzo de este año saldrá a las calles a exigir una reestructuración urgente al sistema de salud para garantizar la atención oportuna y de calidad, pues esta crisis de salud que afecta a miles de educadores exige, por supuesto, una respuesta y una solución por parte del gobierno.

Como todos fuimos aquí informados en el año 2024, el gobierno aprobó un nuevo modelo de salud para los docentes a través del Fondo Nacional de Prestaciones Sociales del Magisterio FOMAG, el cual se presentó como una solución integral para los problemas de salud de los docentes; sin embargo, más de un año después de su implementación, este modelo presenta varias fallas y no ha podido brindar las respuestas efectivas que hoy se esperan, dejando de cubrir las necesidades importantes de la salud de nuestros maestros. Esta falta de resultados ha profundizado aún más la crisis que enfrentan, afectando directamente a quienes día tras día entregan con esfuerzo su servicio a la educación.

El modelo de salud ha anunciado como una solución urgente y prometedora para garantizar la atención médica de calidad a más de 820.000 usuarios en todo el país, ha mostrado ser ineficaz en su ejecución. Las quejas sobre la deficiente prestación del servicio siguen siendo constantes, lo que refleja la desconexión entre lo prometido y la realidad que viven los maestros a diario. Además, la implementación de este modelo ha marcado por demoras, desabastecimiento de medicamentos, fallas en la atención médica, retraso en la asignación de citas y denuncias de presunto mal manejo en la administración.

Estos problemas son prueba de la falta de avances significativos en la ausencia de una acción coordinada, efectiva y con resultados por parte de las entidades responsables. Por toda la anterior, yo quiero invitar a la Senadora Sandra Jaimes para que volvamos a citar a esta Comisión y a los demás colegas para que nos den una respuesta efectiva

frente a una situación que no ha resultado la mejor para los docentes. Uno creería que no es justo que los docentes, incluso, tengan que faltar a sus aulas por sus condiciones de salud que no son óptimas y no solamente ellos, en particular, sino también su familia, sus usuarios que dejan de ser atendidos como esperaríamos que suceda con este nuevo modelo que se debe implementar y que debe resultar siendo el más adecuado para la prestación del servicio de salud de los docentes de Colombia.

Así es de que esperamos que el gobierno haga lo propio, que también la Fiduprevisora y, de igual manera, nos den una información cierta, que nos informen los avances o los retrocesos que ha sufrido todo el sistema en la prestación del servicio. Señor Presidente, si es necesario acompañaré a la Senadora Sandra Jaimes el 31 de marzo, a los docentes, precisamente por esta circunstancia que hoy les preocupa y que los tiene pues atentos a las decisiones que debe tomarse con relación a su salud. Gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senadora Soledad Tamayo. Tiene el uso de la palabra la Senadora Sandra Jaimes, se prepara el Senador Guevara y seguidamente el honorable Senador Esteban Quintero.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias señor Presidente. Con los buenos días para todos los honorables Senadores y las personas que nos acompañan hoy en la Comisión Sexta. Por supuesto que, primero, quiero aclarar que la Federación Colombiana de Educadores va radicar este 31 de marzo el pliego de peticiones del magisterio colombiano; y en este marco, por supuesto, una de las peticiones más sentidas es la prestación del servicio médico asistencial y quiero señalar acá que es una responsabilidad de la Fiduprevisora que no cumple, no le ha cumplido al magisterio de Colombia con la implementación de este gran modelo de salud que ha sido la negligencia y la inoperancia de la Fiduprevisora como lo dejé acá evidenciado en la audiencia pública que se hizo, donde se citó al representante legal de la Fiduprevisora y quedaron en evidencia todas las inconsistencias que había en la implementación del modelo de salud del magisterio de Colombia. Hoy nuevamente desde la Comisión Sexta hacemos un llamado de atención a la Fiduprevisora, que le cumpla el magisterio de Colombia, necesitamos que se implemente este modelo de salud en las condiciones que se han previsto en los contratos, que se cumpla con los contratos. Hoy hay más, un numeroso gran número de contratos que están vencidos y que la Fiduprevisora por su inoperancia no ha sido capaz de implementar este modelo de salud. Y, entonces, FECODE, la Federación Colombiana de Educadores y todos los maestros de Colombia en el marco de la radicación del pliego de peticiones, este 31 de marzo también se peticiona a la Fiduprevisora que cumpla, que los maestros merecen un servicio médico asistencial digno, que

los maestros requieren salud para atender a todos los niños y jóvenes de Colombia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senadora Sandra. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias Presidente, un saludo muy especial a nuestros compañeros aquí de la Comisión Sexta. Quería dejar esta constancia a nombre de nuestra bancada, Presidente y me lo permite, poder realizarla, de igual manera leerla, dice así: el Partido Político MIRA deja esta constancia aquí en la Comisión Sexta sobre el seguimiento al comportamiento de mercado energético en Colombia, las tarifas de energía eléctrica y el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Gobierno nacional y particularmente por el Ministro de Minas y Energía, la CREG y las demás entidades competentes tras un debate control político que la estamos aquí en la Comisión Sexta y de igual manera en la Plenaria del Senado. En dicho debate denunciemos las graves afectaciones del sistema tarifario sobre los usuarios que son permanentes, Presidente, sucede en la costa, las tarifas, ahora el Gobierno nacional anuncia que la opción tarifaria la tienen que asumir los estratos más altos del país, pero con agravante, también los pequeños comercios, los micronegocios, las pequeñas tiendas de barrio, las carnicerías tienen que asumir una opción tarifaria que prácticamente las sacaría del mercado, las llevaría prácticamente a ahogarse. Vale recordar que hoy los pequeños emprendimientos, un comercio formal paga tarifa comercial y sobre esa tarifa comercial paga un 20% más de sobrecosto o sobretasa que aporta como un mecanismo de subsidio cruzado; más esta opción tarifaria, pues prácticamente los dejaría al borde del cierre. Este fin de semana estuve en un negocio, 5.000.000 de pesos, Presidente, de luz paga un pequeño negocio de dos jóvenes que montaron una carnicería en un barrio popular de Bogotá, 5.000.000 de pesos de energía.

Valga decir que sería bueno y he radicado una proposición para hacer un debate, Presidente, sobre este tema y poder finalmente hacer una modificación de las Leyes, la 142 y 143 que en su momento el Gobierno nacional anunció que se tenían que modificar a fin de poder hacer varios ajustes, entre ellos reformar el mecanismo de indexación, eliminar la dependencia del Índice de Precios del Consumidor en los componentes de la cadena, ajustar el componente de generación para evitar el traslado de costos térmicos a todos los consumidores y reducir las pérdidas o prácticamente no llevar ningún tipo de pérdidas a la tarifa. Tras este debate pues se adquirieron varios compromisos, Presidente, que sería bueno que la Comisión abordará, pudiéramos hacer una Comisión de Seguimiento o pudiéramos citar al señor ministro para que nos expliquen varias resoluciones y decisiones que se han venido

tomando, particularmente la Resolución número 074 de 2024 en la cual también se abocan aspectos regulatorios que todavía están inconclusos, que nos explique la agenda regulatoria indicativa del año 2020, 20 - 2025 que debió haber sido expedida por la CREG y todavía no ha sido expedida, es decir que la Comisión está omitiendo su responsabilidad, donde se maneja el tema de la incertidumbre, la reducción de las tarifas, un marco regulatorio más actualizado, moderno, el tema de los contadores, bueno, una cantidad de aspectos que se tienen que revisar para claridad; y, sobre todo, también ajustar el cargo de confiabilidad, no es posible que nos vuelva a suceder lo que nos sucedió hace poco, que los generadores dispararon el precio la energía y también recibieron el cargo por confiabilidad. Y, como mencionaba, nos afecta muchísimo, nos preocupa muchísimo el costo de la opción tarifaria que se ha trasladado los usuarios porque esto prácticamente, como lo señalaba, pues es un cobro injusto.

Queríamos dejar esta constancia, Presidente, para que desde la Comisión hiciéramos una agenda específica sobre este tema, revisar la agenda regulatoria en materia de energía y gas, en gas ya se anunció que quienes compren gas de Venezuela tendrán un incremento del 25% de todos los aranceles, un mensaje muy complejo porque Colombia en este momento, una de sus expectativas es tener suministro de gas de Venezuela y pues prácticamente nos dejan un riesgo de abastecimiento, de confiabilidad y sobre todo un riesgo de altas tarifas como hoy lo estamos viviendo. Entonces, Presidente, quería dejar esta constancia, sumarme también a las inquietudes de la Senadora Sandra Jaimes, hay varias inquietudes que nos han hecho llegar sobre la salud, particularmente de la accesibilidad a los medicamentos, las citas médicas, el grave problema que hoy tiene la Fiduprevisora en la administración de la salud de los maestros, vamos a estar muy atentos al debate para acompañarlo y también llevar nuestras propuestas frente al mismo. Presidente gracias y dejamos radicada una proposición para que podamos agendar y dedicar la Comisión algunos días a revisar esta agenda regulatoria. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Claro que sí Senador Carlos Guevara, importantísima su propuesta de construir una agenda de Comisión sobre este tema de la energía eléctrica, especialmente el tema de opción tarifaria y, por supuesto, también el tema de comenta la Senadora Sandra Jaimes sobre la salud de los educadores. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero y cerramos el espacio de las constancias.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente muchas gracias. La constancia de hoy no debe ser diferente, creo yo, que de todos los Senadores de esta Comisión y es frente a la preocupación tan grande que tenemos, lo que está pasando en la salud en nuestro país. No solamente es

los maestros, hoy nos levantamos con una alerta de la Defensora del Pueblo en donde dice que estamos pasando por la peor crisis de salud que ha tenido nuestro país en muchos años. El desabastecimiento de medicamentos así se ve y como también otras razones, las innumerables filas para poder tener una atención en los diferentes centros de salud, hospitales y clínicas de nuestro país. Por supuesto que me solidarizo con los maestros en Colombia, pero también con todos los colombianos que están pasando por esta situación tan difícil. Lo que a mí sí me parece un poco incoherente es cómo los directivos de FECODE dicen que van a ir a marchar en contra de un sistema de salud que para ellos no está funcionando, como es el FOMAG, pero al mismo tiempo van y marchan para que aprueben la Reforma a la Salud. Ese sistema de salud del FOMAG es un piloto de la Reforma a la Salud que propone el Presidente Gustavo Petro, atendiendo 800.000 personas, pero la Reforma a la Salud es para 53 millones de colombianos o más de 53 millones de colombianos.

Lo que queremos mostrar a los colombianos precisamente es eso, si no va bien un piloto de 800.000 personas, imagínense qué podrá pasar con esa Reforma a la Salud que debe atender a los 53 millones de colombianos, eso sí que es preocupante, pero más preocupante aún, a mí me causa también un poco de, cómo lo puedo llamar, me llama la atención, por decirlo así, la postura de algunos Senadores del Gobierno nacional que se van en contra del FOMAG que para mí también está bien irse en contra porque está mostrando unos resultados paupérrimos y muy difíciles incluso en contra de la vida de los colombianos. Pero se van ellos en contra de esto y su Presidente, el Presidente de los colombianos, Gustavo Petro, dice en el Twitter “ya empezamos con acierto el sistema preventivo de salud y ya han contratado extensa red de IPS públicas y privadas en el servicio asistencial para enfermos. Las maestras y maestros a partir de la contratación de amplias redes y clínicas hospitalarias pueden escoger libremente su médico en la región”. Petro defendiendo el Sistema de Salud de los Maestros, qué incoherencia este gobierno. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senador Esteban Quintero. Señor Secretario, creo que, establecido el quórum decisorio, ¿perdón?

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señor Presidente. Daremos lectura al orden del día para la citación de esta importante Comisión. Creo que hoy, señor Presidente, y por solicitud del honorable Senador Guido Echeverri, tenemos transmisión en directo para todos los colombianos y colombianas, señor Presidente, como usted ha autorizado.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muy bien señor.
Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 25 de marzo de 2025, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Himno Nacional de la República de Colombia

III

Citación a la Señora Ministra de Transporte, doctora *María Fernanda Rojas Mantilla*; y al Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Óscar Javier Torres Yarzagaray*, en cumplimiento de la Proposición número 03 de 2024.

Invitación al Señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*; al Señor Procurador General de la Nación, doctor *Gregorio Eljach Pacheco*.

PROPOSICION NÚMERO 03 DE 2024

La situación actual de los peajes en el departamento de Caldas, el Eje Cafetero y Antioquia ha suscitado una serie de preocupaciones y debates entre los distintos actores involucrados, desde los ciudadanos hasta los gremios empresariales. Dos problemáticas principales destacan y demandan una revisión exhaustiva y una intervención decidida por parte de las entidades pertinentes: el desbalance económico de la concesión IP Conexión Centro y los elevados valores de precios de los peajes en la región.

1. Desbalance Económico de la Concesión IP Conexión Centro

La concesión IP Conexión Centro, gestionada por Odinsa Vías, implica una inversión total de \$2,8 billones COP, con un periodo de concesión de 30 años. Este ambicioso proyecto, que busca mejorar la infraestructura vial en la región, ha sido objeto de críticas debido a la distribución de la inversión. Según un análisis realizado por el Centro de Observación para la Infraestructura de Caldas (COIC) con información del año 2022, Caldas aporta el 27% del recaudo total de los peajes, pero solo el 19% de esta se destinará a inversiones en este departamento. Esta disparidad ha generado un profundo descontento entre los gremios locales y la ciudadanía, quienes consideran que la distribución actual no refleja equidad en términos de beneficios y aportaciones.

El pasado 3 de mayo de 2024, Congresistas, diputados, autoridades civiles, concejales, sectores económicos y gremiales, e instituciones de los departamentos de Caldas y Risaralda elaboramos un comunicado conjunto con el fin de expresar una posición conjunta respecto a la propuesta de la nueva concesión de Iniciativa Privada que

se gesta en el territorio: IP Conexión Centro. En este comunicado manifestamos que las obras actualmente contempladas un desequilibrio en la inversión en nuestros departamentos, toda vez que las intervenciones prioritarias se centran en el corredor Calarcá- La Paila, que si bien es de importancia estratégica para la Nación y hace parte de la conexión Bogotá-Buenaventura, no corresponde a las necesidades específicas de la región del Eje Cafetero.

Frente a esto, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) respondió agradeciendo el interés y compromiso activo con el desarrollo de la región. La ANI informó que, en virtud de los comentarios y observaciones manifestados en las audiencias públicas realizadas en diciembre en Chinchiná, Santa Rosa de Cabal, Pereira y Armenia, el originador está realizando un análisis técnico, financiero y jurídico para incorporar soluciones a las peticiones manifestadas, con el propósito de fortalecer el proyecto y vincular a las comunidades. Aunque la ANI estimaba que los resultados de estos análisis estarán disponibles en junio del presente año, pero hasta el momento no se ha obtenido más información sobre la temática.

Otro punto crítico es el aumento en las tarifas de los peajes. El aumento de peajes y la discusión sobre el precio del diésel son dos temas interrelacionados que necesitan atención en las conversaciones actuales del Ministerio de Hacienda y de Transporte. En la región del Eje Cafetero y Antioquia, los incrementos tendrían un impacto significativo en los costos operativos de los transportadores y en la sostenibilidad de los vehículos que transitan por la región. Un ejemplo claro es el peaje de Supía, donde las tarifas aumentaron en un rango que oscila entre el 21,9% y el 158,77%, generando un profundo malestar entre los conductores y empresarios locales que se desarrolló en un bloqueo de la vía Manizales – Medellín el pasado miércoles 10 de julio.

Por tal razón, se cita a debate de control político que tiene como objetivo realizar un seguimiento a estos análisis técnicos, financieros y jurídicos, para que el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, y la Ministra de Transporte, rindan informe sobre esta problemática, considerando la limitación de los recursos fiscales que tiene el departamento y sus necesidades actuales para mejorar la conexión vial.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta, y aprobada por unanimidad en la sesión del 23 de julio de 2024.

CUESTIONARIO:

Preguntas para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

1- ¿Cuáles son los criterios utilizados para la distribución del CAPEX entre los diferentes departamentos involucrados en la concesión IP Conexión Centro?

2- ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen para garantizar que las inversiones en infraestructura se realicen de manera equitativa y proporcional al recaudo de cada departamento?

3- ¿Qué planes de ajuste se han considerado para atender las propuestas de balancear el CAPEX en el departamento de Caldas, como la construcción de doble calzada y nuevas intersecciones?

4- ¿Cuál es el impacto previsto en la movilidad y la competitividad del departamento de Caldas si se implementan las propuestas de obras adicionales sugeridas por los gremios locales?

5- ¿Qué acciones se están tomando para asegurar una mayor transparencia en la distribución de la inversión y los beneficios derivados de la concesión IP Conexión Centro?

6- ¿Cómo se piensa integrar las observaciones y comentarios realizados por los asistentes en las audiencias públicas de diciembre para fortalecer el proyecto y vincular a las comunidades?

7- ¿Qué respuestas y acciones específicas ha dado la ANI frente a las preocupaciones manifestadas en la carta conjunta de los representantes y sectores de Caldas y Risaralda?

8- ¿Cuál ha sido el histórico de las tarifas de peajes desde el 2018 hasta el 2024 en el departamento de Caldas, Antioquia y Eje Cafetero?

9- ¿Cuál es el proceso de decisión para la actualización de las tarifas de los peajes en el departamento de Caldas, Antioquia y Eje Cafetero?

10- ¿Qué justificaciones se presentan para los incrementos significativos en las tarifas, y cómo se relacionan estas con las mejoras en la infraestructura vial?

11- ¿Qué medidas se están considerando para mitigar el impacto económico de estos incrementos en los usuarios, especialmente en los transportadores y empresarios locales?

12- ¿Cómo se coordina la intervención de entidades como la ANI para asegurar que los ajustes tarifarios sean razonables y no perjudiquen a los usuarios de las vías concesionadas?

13- ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se han implementado para que los usuarios puedan expresar sus inquietudes y propuestas respecto a las tarifas de los peajes y las inversiones en infraestructura?

Preguntas para el Ministerio de Transporte

1- ¿Cuál ha sido el histórico de las tarifas de peajes desde el 2018 hasta el 2024 en el departamento de Caldas, Antioquia y Eje Cafetero?

2- ¿Cuál es el proceso de decisión para la actualización de las tarifas de los peajes en el departamento de Caldas, Antioquia y Eje Cafetero?

3- ¿Qué justificaciones se presentan para los incrementos significativos en las tarifas, y cómo se relacionan estas con las mejoras en la infraestructura vial?

4- ¿Qué medidas se están considerando para mitigar el impacto económico de estos incrementos en los usuarios, especialmente en los transportadores y empresarios locales?

5- ¿Cómo se coordina la intervención de entidades como la ANI para asegurar que los ajustes tarifarios sean razonables y no perjudiquen a los usuarios de las vías concesionadas?

6- ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se han implementado para que los usuarios puedan expresar sus inquietudes y propuestas respecto a las tarifas de los peajes y las inversiones en infraestructura?

Presentado por el honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta

IV

Discusión y Votación de Ponencias para Primer Debate de los siguientes Proyectos de Ley:

1.- Proyecto de Ley número 278 de 2024 Senado, *por medio del cual se exalta como patrimonio cultural de la Nación el festival minero y sus manifestaciones culturales, del municipio de San Pablo de Borbur y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1808 de 2024.

Autor: Honorable Senadora *Sandra Yaneth Jaimes Cruz.*

Ponente: Honorable Senadora *Sandra Yaneth Jaimes Cruz.*

2.- Proyecto de Ley número 56 de 2024 Senado, *por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1749 de 2024.

Autor: Honorable Senadora *Paloma Valencia, Esteban Quintero* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Esteban Quintero Cardona.*

3.- Proyecto de Ley número 299 de 2024 Senado, *por medio de la cual se declara patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación el festival nacional Son de Negro de Santa Lucía – Atlántico y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 2139 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Antonio Luis Zabaraín Guevara.*

Ponente: Honorable Senador *Pedro Hernando Flórez.*

4.- Proyecto de Ley número 288 de 2024 Senado, *por medio de la cual se crea y regula el cemento para el desarrollo.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 2107 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Julio Alberto Elías Vidal.*

Ponente: Honorable Senador *Julio Alberto Elías Vidal.*

5.- Proyecto de Ley número 176 de 2024 Senado, 187 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se declara Patrimonio cultural inmaterial de la Nación a las prácticas y habilidades artesanales de la subregión de la depresión Momposina bolivarense y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1716 de 2024.

Autor: Honorable Representante *Andrés Guillermo Montes Celedón* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Álex Xavier Flórez Hernández.*

6.- Proyecto de Ley número 18 de 2024 Senado, *por medio de la cual se reconoce al “Festival del Cuy y la cultura campesina”, ligado a la producción del cuy en el departamento de Nariño, como manifestación del patrimonio cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1810 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Robert Daza Guevara* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Robert Daza Guevara.*

7.- Proyecto de Ley número 19 de 2024 Senado, *por medio de la cual se declara patrimonio inmaterial de la Nación el saber ancestral de las tejedoras de iraca y como símbolo cultural de la Nación el sombrero Sandoneño y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1810 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Robert Daza Guevara* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Robert Daza Guevara.*

8.- Proyecto de Ley número 82 de 2024 Senado, *por medio de la cual se regula la asignación de plazas o escenarios de práctica laboral, la práctica de judicatura y pasantías, y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1835 de 2024.

Autor: Honorables Senadores *Ana Paola Agudelo – Carlos Guevara* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Carlos Eduardo Guevara Villabón.*

9.- Proyecto de Ley número 151 de 2024 Senado *por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código nacional de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1841 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Álex Xavier Flórez Hernández.*

Ponente: Honorable Senador *Álex Xavier Flórez Hernández*.

10.- Proyecto de Ley número 99 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1841 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Fabian Diaz Plata*.

Ponente: Honorable Senador *Álex Xavier Flórez Hernández*.

11.- Proyecto de Ley número 95 de 2024 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 1829 de 2017 y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1859 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Fabian Diaz Plata*.

Ponente: Honorable Senadora *Sandra Yaneth Jaimes Cruz*.

12.- Proyecto de Ley número 211 de 2024 Senado, por medio de la cual se moderniza y desarrolla el sistema ferroviario nacional y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1973 de 2024.

Autor: Honorable Senadora *Ana Paola Agudelo, Carlos Guevara* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Carlos Eduardo Guevara Villabón*.

13. Proyecto de Ley número 214 de 2024 Senado, por medio de la cual se prohíbe el inicio de la jornada escolar antes de las 7:00 a. m., y se dictan otras disposiciones – Estudio sin Madrugón.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2004 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Alejandro Chacón, Guido Echeverri* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Guido Echeverri Piedrahíta*.

14.- Proyecto de Ley número 132 de 2024 Senado, por medio de la cual se organiza el servicio público de la formación técnica, se modifican las Leyes 30 de 1992, 749 de 2002 y 1064 de 2006, y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1767 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Miguel Uribe, Esteban Quintero* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

15. Proyecto de Ley número 172 de 2024 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994, se dictan disposiciones en relación a la prestación de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2028 de 2024.

Autor: Honorables Senadores *Efraín Cepeda, Ana María Castañeda, Guido Echeverri, Soledad Tamayo, Pedro Flórez, Robert Daza, Carlos Trujillo* y otros.

Ponente: Honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

16.- Proyecto de Ley número 209 de 2024 Senado, 319 de 2023 Cámara, por medio de la cual se establece el programa escuela del Café y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2024 de 2024.

Autor: Honorable Representante *Aníbal Gustavo Hoyos Franco*.

Ponente: Honorable Senador *Guido Echeverri Piedrahíta*.

17.- Proyecto de Ley número 229 de 2024 Senado, 314 de 2023 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos en Colombia producidos por accesorios de carga por cable.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2028 de 2024.

Autor: Honorable Representante *Milene Jarave Díaz*.

Ponente: Honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

18. Proyecto de Ley número 92 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen medidas para incentivar el turismo en la ciudad de Bogotá, se promueve el arte urbano y se instituye el festival Bogotá: galería a cielo abierto, y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2030 de 2024.

Autor: Honorable Senador *David Luna Sánchez*.

Ponente: Honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

19.- Proyecto de Ley número 251 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción de una determinada vía y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2051 de 2024.

Autor: Honorable Senador *Nicolás Echeverry* – Honorable Representante *Andrés Felipe Jiménez*.

Ponente: Honorable Senadora *Soledad Tamayo Tamayo*.

20.- Proyecto de Ley número 200 de 2024 Senado, por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación

impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – Ley los padres educan.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 2051 de 2024.

Autor: Honorables Senadores *Mauricio Giraldo, Soledad Tamayo* y otros.

Ponente: Honorable Senadora *Soledad Tamayo Tamayo*.

V

Lo que propongan los honorables senadores

El Presidente,

Pedro Hernando Flórez Porras.

La Vicepresidenta,

Ana María Castañeda Gómez.

El Secretario General,

Jorge Eliecer Laverde Vargas.

Leído el orden del día, señor Presidente; si usted autoriza para votación de manera nominal para su aprobación.

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

Adelante con la votación del orden del día, señor Secretario.

El Secretario, Doctor **Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Gracias señor Presidente.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	Sí
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	
Flórez Hernández Alex Xavier		Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo		Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
		Votos Favorables	07
		Votos Negativos	00
		Total, Votos	07

Siete (7) honorables Senadores, señor Presidente, ha sido aprobado el orden del día.

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

Siguiente punto en el orden del día señor Secretario.

El Secretario, Doctor **Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Señor Presidente, antes de continuar con el orden del día, me gustaría darle un informe ejecutivo de

los citados e invitados a esta importante Comisión Constitucional.

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

¿Y si lo hacemos antes del debate? ¿Sí?

El Secretario, Doctor **Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Perfecto.

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

Por favor, entonces el siguiente punto en el orden del día.

El Secretario, Doctor **Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Himno Nacional de la República de Colombia.

(HIMNO NACIONAL)

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

Siguiente punto en el orden del día, señor Secretario.

El Secretario, Doctor **Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Gracias señor Presidente. En este momento, señor Presidente, en los citados se encuentra presente:

La Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Óscar Javier Torres, Presidente, que se encuentra aquí adelante, señor Presidente, muy puntual.

Por parte del Ministerio de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, ministra. ¿Hay algún enlace del Ministerio de Transporte?, perfecto.

Por parte de la Contraloría General de la República, el doctor Carlos Hernán Rodríguez ha delegado a nuestro Contralor delegado, como siempre, para el sector dentro de Infraestructura que siempre aquí muy puntual el doctor Luis Fernando Mejía, señor Presidente.

Por parte de la Procuraduría General de la Nación, el doctor Gregorio Eljach ha delegado al doctor Enrique Elías Cabello, Asesor de la Procuraduría delegada Preventiva, bienvenido.

Señor Presidente, en este momento estos son los citados e invitados a esta importante Comisión Constitucional.

El Presidente, honorable Senador **Pedro Hernando Flórez Porras:**

Muchas gracias señor Secretario. Antes de dar inicio al debate, tiene el uso de la palabra el Senador Guido Echeverri y se prepara el Senador Esteban Quintero.

El honorable Senador **Guido Echeverri Piedrahíta:**

Gracias, discúlpeme doctor Esteban. No, era para pedirle, Presidente, que en el marco del debate se escucharan personas distintas a los Congresistas para luego no perder tiempo en la declaratoria de

sesión informal, ¿de una vez se puede definir eso, señor Secretario? ¿Presidente?

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente. El honorable Senador Guido Echeverri, con anterioridad a la Secretaría General tiene un listado de personas que no quedaron incluidas en su proposición inicial, Presidente, para que se declare sesión informal y la gente que viene desde las regiones del Eje Cafetero, con su venía señor Presidente, pueda participar.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senador Esteban Quintero tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente muchas gracias. Mil disculpas, Secretario, que voy a hacer dos preguntitas; primero, ¿el doctor es el nuevo Presidente de la ANI?, pues bienvenido doctor aquí a su Comisión. Y por parte del Ministerio de Transporte ¿la ministra está?

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Presidente, señor Senador, perdón, la vez pasada presidió el doctor Esteban...le estábamos preguntando al enlace legislativo del ministerio porque la señora ministra no ha llegado a este debate.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

No ha llegado ¿pero ya viene? Bueno muchas gracias. Presidente, yo quiero decir dos cosas y no importa que me den el título de cansón, pero hay que seguir insistiendo en ese tema. El debate fue citado para las 9:00 de la mañana, empezó muy bien la nueva ministra llegando tarde a la Comisión, ni siquiera ha llegado, esperemos que llegue; empieza muy bien ella entonces llegando tarde a la Comisión, su Comisión, la Comisión Sexta, yo no sé cuál será entonces el tema más importante que venir a rendir cuenta a la Comisión Sexta que es la Comisión de Transporte. Ojalá llegue, ojalá llegue, no soy yo quien establezco o decido si se hace el debate o no porque es una citación del doctor Guido, pero realmente el desconocimiento y el irrespeto de este gobierno con esa Comisión es gigante. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senador Quintero y cero cansón Senador Quintero, yo comparto plenamente su opinión, creo que siendo las 10:36 ya la señora ministra debería estar aquí en esta Comisión dispuesta a debatir con los Senadores de la República y darle respuestas claras al país. De tal manera que debemos requerir a la señora ministra para que esta sea la única vez que no cumpla puntualmente las citaciones que esta Comisión le haga. Señor Secretario en ese sentido yo le pido el favor que notifiquemos a la señora

ministra de la importancia de cumplir puntualmente las citaciones a la Comisión Sexta.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Así lo haré señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. Entonces, doctor Guido Echeverri vamos a estructura el debate de la siguiente manera: inicia usted como Senador citante con un tiempo de hasta 20 minutos, si está de acuerdo señor Senador; luego, seguirían los Senadores que deseen intervenir. Señor Secretario por favor vayamos elaborando el listado de los Senadores que quieran hacer uso de la palabra en este orden, señor Secretario: Senadora Soledad Tamayo, Senador Esteban Quintero, Senadora Sandra Jaimes, Senador Robert Daza y Senador Carlos Guevara, en ese orden con un tiempo de hasta 5 minutos ¿perfecto? y finaliza la Senadora Sandra Ramírez. Luego de la intervención de los Senadores de la Comisión, declaramos sesión informal y le damos el uso de la palabra...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Señor Presidente, hay dos Representantes que están en esta Comisión y quieren intervenir. Yo quisiera que usted les diera la venia para que participaran antes, que son Juan Sebastián Gómez y Carolina Giraldo.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Perfecto, finalizan los Senadores e intervienen los Representantes a la Cámara. Entonces, doctor Laverde, por favor tomar nota de esto. Luego de la intervención de los Congresistas, declaramos la sesión informal para que intervengan los invitados que han sido debidamente notificados por el Senador Guido Echeverri con un tiempo de hasta 3 minutos cada uno. Luego intervienen los citados; señora Ministra de Transporte y nuestro puntual Presidente de la ANI hasta por 15 minutos; y finaliza el Senador citante con un tiempo de hasta 5 minutos.

Entonces quiero hacerle una invitación a los intervinientes de este debate a que hagamos un uso racional del tiempo sin perder en la suficiencia y en la profundidad de sus intervenciones, pero sí un uso racional del tiempo para que el debate sea eficiente y podamos escuchar a los funcionarios citados. A nuestros amigos de la cabina les pido el favor que activemos el cronómetro para dar inicio al debate.

Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Guido Echeverri, citante de este importante debate de control político.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Mil gracias Presidente. Inicio saludando a las Senadoras y Senadores que están con nosotros, a la Representante y el Representante a la Cámara

que nos acompañan; naturalmente al doctor Óscar Javier Torres, Presidente de la ANI; a la ministra que está por llegar; saludo también a los invitados que no acompañan; a los delegados de Procurador y Contralor; y saludo a quienes nos escuchan por las redes sociales.

Debo decir primero que este es un debate fundamentalmente informativo, que pretende encontrar el horizonte de algunas decisiones que se tendrán que tomar en los próximos días sobre la mentada concesión de Autopistas del Café. Este debate, por lo tanto, no es contra nadie, ni contra el gobierno, ni contra la concesión, ni contra distintos sectores que han opinado frente a este tema, además con mucha solvencia, no obstante que hemos carecido de una socialización mucho más profunda entorno a esta problemática. Quiero decir, además, que este debate no tiene ninguna connotación electoral, lo que pasa es que la conclusión de la concesión Autopistas del Café se hará en el año 2027 y no tenemos la culpa que esté cerca un debate electoral, pero repito, no tiene esa connotación.

Por ahí anda comentando un Representante a la Cámara que ese tema está arreglado, que está arreglado el tema de la concesión, de los peajes, que él charló largo rato con el director de la ANI y que el director de la ANI se comprometió a ir a Manizales y a hacer un gran foro en Bogotá para que la opinión pública conozca qué se decidió. Y dizque se reunió con el Presidente Petro y el Presidente le dijo que estuviera tranquilo que eso estaba arreglado.

Entonces sí estoy redundando en un tema que ya está solucionado, ustedes me excusan, pero no puedo perder la oportunidad de conversar sobre un tema que, en mi criterio, no está solucionado porque faltan estudios, faltan análisis, faltan reflexiones, contrastación de datos e información que nos diga exactamente esto para dónde va. Y debo decir, además, que yo no soy enemigo de las concesiones, me parece que éste es un modelo que ha tenido mucha importancia sobre todo para el desarrollo vial en Colombia; a veces perdemos de vista que las concesiones son un modelo que se puede utilizar para otro tipo de obras y hablo básicamente de las alianzas público-privadas; sin embargo, hoy estamos hablando básicamente de una concesión sobre obras viales y particularmente una, Autopistas del Café que concluye en 2027 porque su duración se estimaba en 30 años, que exactamente se cumplen en ese calendario.

Tengo que decir, además, que muchos de los temas que vamos a comentar en este debate, si bien es cierto, son muy regionales o muy locales, dirían otros, pues podemos tener una mirada un poco más general porque el sistema de concesiones es relativamente nuevo en Colombia porque el sistema de concesiones por lo menos con las actuales modalidades no tiene más allá de 30 años, aunque en riguroso sentido desde la colonia se hicieron concesiones para arreglar caminos y para facilitar las comunicaciones entre muchos territorios de esta quebrada geografía nuestra. Lo que sí es cierto es

que a esta altura del tiempo después de 30 años sí podemos tener alguna visión un poco más acabada sobre lo que ha sido el desarrollo de este modelo para construir y mejorar vías en Colombia. Concesiones por la concesión Autopistas del Café fue tal vez la tercera o cuarta concesión que hubo en Colombia y, por lo tanto, ella nos da cierta medida en torno a lo que ha sido el funcionamiento de las concesiones viales en este país. Digamos que la concesión Autopistas del Café pretendió fundamentalmente una cosa, unir en doble calzada las ciudades de Manizales, Pereira y Armenia que son las capitales de los tres departamentos que conforman lo que hemos llamado el Eje Cafetero; y, hay que decirlo con claridad, hoy las tres capitales no están unidas por doble calzada.

Habría que mirar, en términos de la ejecución de un contrato, qué ha pasado con esta circunstancia que no ha permitido que esa idea que inspiró la concesión haya tenido concreción. Y esa iniciativa que tuvo mucho apoyo en un comienzo y lo sigue teniendo porque la verdad, nos mejoraron drásticamente las comunicaciones entre estas tres ciudades, le agregaron valor a uno de los procesos de conurbación más interesantes de América Latina, tenemos tres grandes ciudades, era un territorio relativamente pequeño que constituía un solo departamento, que por circunstancias históricas, políticas, geográficas, económicas, sociales se fragmentó en tres entidades territoriales, lo que nos permite hoy clamar para que esta propuesta en vez de contribuir a regresar a una división que no queremos, debería ser una propuesta que tuviera la virtud de la unidad, unidad que naturalmente se lograría con un modelo más equitativo, un modelo más igualitario, más simétrico, un modelo más justo, como lo establece la propia ley porque creemos que la realidad que se vive en el día de hoy no es esa, o sea, que desde el punto de vista del mandato legal, estamos evidentemente incumpliendo el contrato.

Concluida la Concesión Autopistas del Café en 2027, la firma que la ha tenido durante todos estos 28 años presenta una nueva propuesta, que pretende mejorar la comunicación entre Calarcá y La Paila en el departamento del Quindío, límites con el norte del Valle. Y promete esa iniciativa nueva, modernizar la red vial, sin embargo, no tenemos total claridad sobre lo que se pretende con esta nueva propuesta de prórroga de la concesión Autopistas del Café.

Quiero decir que la propuesta pretende seguir manejando la concesión de Autopistas del Café por otros 30 años, o sea que aquí, como decía un ingeniero amigo mío de Manizales, el doctor Néstor Buitrago, no solamente estamos hablando de unos peajes, hoy una obra de infraestructura sin más, estamos hablando del futuro de una región muy importante para Colombia que es el Eje Cafetero y particularmente, en mi caso, yo diría que estamos hablando del futuro de Manizales y del área metropolitana de centro sur que ha sido recientemente creada.

Y cuando digo que frente a la propuesta de nueva concesión no hay total claridad, debo decir que no se han anunciado, por ejemplo, cambios en el esquema de cobros de peajes, lo que genera incertidumbre respecto a las posibles mejoras de esa vía y de las condiciones en que se ejecutaría y se administraría esa nueva concesión.

Creemos que, desde el punto de vista de los cumplimientos, no ha sido suficientemente claro cómo la concesión Autopistas del Café ha concluido todos y cada uno de los elementos que hicieron parte de ese inicial contrato, repito, los incumplimientos o eventualmente las improvidencias** de esta concepción se pueden predicar de cualquier concesión hoy en Colombia porque ésta, como decía en un comienzo, fue una de las primeras concesiones y mucho hay que corregir en términos del propio mandato legal y en término del cumplimiento de los elementos que constituyen el núcleo esencial de estos contratos.

Decíamos que Autopistas del Café no ha logrado la conectividad completa de las tres capitales de la región. Esto ha hecho, por ejemplo, que al Presidente la República se le hayan enviado distintas comunicaciones, tomando nota o para que mejor él tome nota de esta circunstancia, comunicaciones que, entiendo, habrá de conocer la Ministra del Transporte y el nuevo director de la ANI, aunque con este cambio de funcionarios uno no sabe si los papeles llegan o no llegan o se embolatan en el camino. Tenemos, entiendo, la tercera o cuarta Ministra de Transporte, el tercero o cuarto presidente de la ANI, y obviamente si ustedes no conocen algunos elementos, doctor Javier, de esta propuesta, quedan exculpados porque acaban de llegar...usted llegó creo que hace 15 días a la ANI y está muy recientemente posesionado, aunque usted dijo arrancando su gestión cuando inauguraba unas olimpiadas internas de la ANI, que iba a poner especial cuidado a los contratos concesionados en Colombia y esperamos que eso sea así en términos de reformular cómo viene actuando actualmente ese modelo y cómo se puede mejorar de manera drástica.

El contrato de Autopistas del Café ha tenido excesivas modificaciones, ha tenido 26 otrosíes, ha tenido 7 contratos adicionales y ha tenido 3 modificaciones, esto no es imputable solo a Autopistas del Café porque si uno mira la historia de las concesiones, en los otros proyectos también se han dado estas contingencias de manera casi abrumadora, hasta el punto de poder afirmar hoy que en Colombia ninguna concesión, ninguna, ha cumplido hasta hoy los términos del contrato que fue inicialmente pactado. Esta concesión, además, ha tenido dos laudos arbitrales, uno en 2002, otro en 2004, que fueron fallados respectivamente en el 2004 y el 2018 con resultados, cómo no, adversos para el Estado. Y, aquí tenemos un tema que también es imputable a las demás concesiones y es que normalmente las concesiones se pactan en un corto plazo y van apareciendo en el camino contingencias de orden arqueológico, de compra de predios, de

problemas geológicos que van generando nuevos contratos, nuevos términos de la concesión, otrosíes que finalmente miran es causando mayores precios y eventualmente unos costos que siempre son imputables al Estado y que siempre les permiten ganar a las concesionarias y eso es cierto, no solamente con respecto a Autopistas del Café.

Hay temas sobre los cuales no tenemos, por ejemplo, una clara explicación; ¿qué pasó con el alambrado?, que es un puente que comunicaba al Quindío con el Valle, nunca senos dijo por qué se cayó y en qué condiciones seguiría funcionando ese puente que hace parte de Autopistas del Café.

Hoy en día, desde el punto de vista del cumplimiento del contrato, no estoy diciendo si con razón o sin razón, se han dado varias dificultades; las dobles calzadas y la rehabilitación están incompletas, no se cumplieron los 190 kms prometidos ni se logró concluir, ya lo decíamos, la doble calzada entre Pereira, Armenia y Manizales. Hay retrasos en obras puntuales; Guayabal en Chinchiná, por ejemplo, una obra que sufrimos todos quienes tenemos que viajar permanentemente de Manizales a Pereira, a tomar avión desde el Aeropuerto Matecaña, es un puente que se deterioró hace más de un año en El Rosario y entiendo que hace apenas 15 días, por lo que uno observa, se iniciaron los trabajos para que fuera arreglado o restaurado ese puente, el de El Rosario cerca al peaje de Pajas; y hay otrosí de obras pendientes que requieren, ya nos lo dirá, el visto bueno de la ANI.

Hay unas obras que plantea la nueva concesión, muchas de ellas tienen que ver con el perfeccionamiento, la completitud, la conclusión de obras que harían **00:54:00** primer contrato, por ejemplo, la doble calzada inconclusa entre Tarapacá y Chinchiná, varias intersecciones estratégicas, no digo los nombres para no demorarme demasiado y hacer demasiado aburridora esta intervención. Es decir, nosotros consideramos en el Eje Cafetero que no ha habido un cumplimiento cabal y completo de los términos del contrato que implicarían una obra completamente concluida en doble calzada entre Manizales, pasando por Pereira y llegando a Armenia o, al contrario.

Otro tema que está preocupando no solamente a quienes tenemos que ver con Autopistas del Café sino con el tema en general nacional, es el de los peajes. Actualmente se tramita en el Congreso de la República, particularmente fue aprobado por esta Comisión, un proyecto de ley que reformula toda la política de peajes del Estado colombiano en términos de las concesiones. Contrariamente a lo que dijo por ahí cualquier red social, yo he estado muy pendiente de ese tema porque me interesa de manera particular por esto que está ocurriendo en el Eje Cafetero y, si bien es cierto, ese proyecto habría que mirarlo por mucho juicio, también es cierto que es una buena iniciativa que activa mucho el interés de Colombia entorno a un tema de peajes que además recobra actualidad porque si recordamos algunos discurso del Presidente Petro en la campaña,

él decía que prácticamente se acaban los peajes, yo no sé, nunca dijo cuál sería la solución, pero lo planteó en diversas ocasiones y obviamente, ha habido en ésta como en otras políticas del gobierno, decisiones erráticas que nos han llevado a volver este tema de los peajes un verdadero berenjenal, congelando tarifas y luego volteando las tarifas y doblando las tarifas en detrimento de la certidumbre con respecto al cumplimiento de las concesiones y de la incertidumbre de los propios usuarios de estas vías que tenemos que pagar peajes.

La norma establece con claridad y es un principio que se desprende a la Constitución, que el sistema tributario tiene que ser equitativo, justo, proporcional y eso, de manera particular, no se cumple en materia de peajes y no se cumple de manera mucho más particular en los peajes que tenemos en la concesión Autopistas del Café. Entre Manizales y Pereira, por ejemplo, pagamos 758 pesos por kilómetro; entre Pereira y Armenia 523 pesos por kilómetro y entre Calarcá y La Paila se pagan actualmente 261 pesos por km, naturalmente ese es un cobro inequitativo, es un cobro injusto, es un cobro inconstitucional, es un cobro que, en vez de llamar a la unidad, nos está llamando otra vez...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senador Guido ¿de qué tiempo adicional necesita?, el que usted requiera.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Póngale diez minuticos.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Diez minutos más para el Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Si hacemos, y no voy a traer cifras porque eso lo dirán los invitados más adelante, si hacemos una ecuación sobre qué **00:57:56** tenga el territorio y qué paga cada territorio por ahora con peajes, ahí sí que tenemos una profunda inequidad. Ahora, es importante saber en qué estado está este proyecto hoy, no habido las consultas populares a que obliga la ley, ha habido dos, tres encuentros tal vez auspiciados por dirigentes gremiales, políticos, administrativos del Eje Cafetero; ha habido, por fortuna, mucho interés de concejos, alcaldes, dirigentes políticos, empresariales que han puesto un poco la atención sobre el tema, pero no ha habido, lo que llaman la ley, una verdadera consulta popul...una consulta a la comunidad sobre qué opinan sobre este tema porque además tampoco tenemos la información completa.

Hay, naturalmente frente a esta circunstancia, ausencia de análisis comparativos, hay desconexión con...una cosa importante, hay desconexión con los intereses regionales, la lideren, mirar más allá de los intereses del concesionario, los intereses de los

territorios, de la gente. Yo tengo un dato que dice, por ejemplo, que las ganancias de los índices en el 92 tuvieron el 64%, una información de prensa que tendría que corroborar, pero que habla muy bien de la manera cómo a los concesionarios no les va mal en estos temas y está bien que no les vaya mal, pero también es importante que no les vaya mal o mejor, que le vaya bien a la comunidad, bienvenida ministra.

Tenemos algunas inquietudes entorno a lo que podrían ser diseños inadecuados de esta concesión; hay tramos de la vía que tienen 70 km/h y otros de 40 km/h, tenemos enormes dificultades en materia de seguridad vial. Del 2021 al 2025 ha habido 25 muertos en los tramos 1 y 3...1 y 2 de esta concesión. El Hospital Santa Sofía de Manizales vive por lo menos colapsado con accidentes de moto, ahí hay un muerto todos los días. Y la norma dice que por encima de cualquier otra circunstancia la concesión debe velar por la seguridad, lo que implica anchos de calzada, lo que implica bermas y lo que implica velocidades y aquí ese es un tema que no se está corrigiendo de acuerdo con lo que conocemos de la propuesta del proponente. Hablo de Caldas porque tengo el dato según el cual hemos venido perdiendo posiciones en la escala de competitividad del orden nacional por carencia de mejores comunicaciones, no solamente internas o externas hacia los puertos estos últimos años.

¿Entonces qué concluiríamos nosotros? Concluimos que hace falta el cumplimiento total de las obras pendientes, hace falta la revisión de tarifas del monto de la inversión y su prorrata en los departamentos e infraestructura, hace falta garantizar ese principio básico legal de la seguridad en la vía, hace falta garantizar una competitividad adecuada para los tres departamentos. Yo lo debo decir, el mejoramiento de la vía Calarcá a La Paila, claro que beneficia al Quindío y nos gusta, hacemos parte de esa región, pero la verdad es que lo que implica básicamente ese peaje y la conexión entre Bogotá y Buenaventura y lo paga el Eje Cafetero y lo pagan más ciertos departamentos del Eje Cafetero. Claro que es bueno que la infraestructura del país mejore y lleguemos a que estas inversiones tengan la de efectividad correspondiente. Pero yo, enfatizando ministra, ahora que usted llega, quiero hacer unas preguntas, no para que queden en el ambiente sino para que sean respondidas porque a veces nos da jartera hacer estos debates porque el gobierno no contesta nada y eso termina aquí haciendo un ejercicio que después es importante para las redes, pero que realmente no tiene las consecuencias que uno quería para la comunidad como debería ser.

Yo preguntaría entonces ¿en qué estado se encuentran los otrosíes necesarios para finalizar las obras pendientes de Autopistas del Café? y antes. Hoy en día existe la pre factibilidad, la ANI la tiene y creo que en junio se vence el plazo para que la ANI revise y llegue a aprobar la factibilidad y preguntaría ¿tiene alternativas esa pre factibilidad y esa factibilidad? ¿y ha sido debidamente consultada

esa pre factibilidad? Creo que no. ¿Considera el Gobierno nacional que la concesión actual es equitativa para la región y qué acciones concretas ha propuesto para mejorarla? Nosotros sí tenemos propuestas, ministra y director y es acabar con tres peajes, el de Pavas, el Santagueda y el de San Bernardo del Viento. Es que es increíble que estos tres peajes estén ubicados en zona metropolitana del municipio de Manizales, es increíble que para visitar un municipio que está a 20 minutos haya que pagar un peaje y para visitar Palestina y otros municipios del área metropolitana haya que pagar tres peajes que están, si no me equivoco, doctor Fernando, usted que es de la Contraloría y conoce bien Manizales porque es de allá, esos peajes, hagan la abstracción mental, están a menos de 5 kilómetros de diámetro y estamos pagando 3 peajes.

Esto, de una parte, afecta sustancialmente la competitividad de Manizales y Caldas, afecta las consecuencias positivas de la estrategia de haber construido el área metropolitana del centro de Caldas y afecta fundamentalmente las áreas de expansión de Manizales y el desarrollo del occidente del departamento de Caldas. Para ir, por ejemplo, a Marmato - Caldas hay que pagar dos peajes y hasta hace poquito pagábamos tres porque es que, además, ministra, esto para efectos de la ley que se está planteado en el Congreso, resulta que estas tarifas terminan por castigar más a los pueblos más pequeños y más pobres. Aquí, por ejemplo, tenemos en esta concesión dos pequeñas comunidades rurales, San Andrés, ¿cómo se llama la otra, doctor Santiago?, es que no recuerdo, La China, dos pequeñas comunidades rurales que están virtualmente confinadas, increíble que haya confinamiento más allá de los que hace la guerrilla cada rato en este país y en todas partes.

Esas comunidades tienen que pagar peaje, comunidades muy pobres, de pequeños campesinos, de campesinos sin tierra, pagar dos peajes para ir y venir de Manizales a Chinchiná, eso no tiene razón de ser y, por lo tanto, está atentando contra la equidad que establece el mandato legal frente a las concepciones, sobre todo con respecto a estas pequeñas comunidades rurales. Otra pregunta ¿qué medidas ha previsto el gobierno a través de las entidades competentes para reducir la siniestralidad en los tramos más peligrosos como el de unidades 1 y 5 de Autopistas del Café?, ¿cuál es la posición oficial frente a las propuestas regionales de replantear el número y ubicación de peajes para garantizar una mayor equidad? Creo...el gobierno y el ministerio deben tener por lo menos una idea de lo que pasará con eso porque debo decir, nosotros no vamos a tolerar la existencia de esos tres peajes.

Y yo voy a recordar aquí dolorosamente un hecho de la historia cuando se estaba gestionando Autopistas del Café, cuando hubo unas grandes movilizaciones en Chinchiná, aquí está el alcalde de Chinchiná, con muerto incluido. Y no es que estemos amenazando nosotros con movilizaciones con esas consecuencias, pero quiero decir que

Caldas y Manizales en particular no tolera la existencia de tres peajes en su área metropolitana y creemos que hay elementos técnicos, hay datos, hay cifras, hay mediciones, hay modelos que permiten racionalmente, sensatamente, más allá de que se considere una acción de carácter electoral, la revisión de estos peajes que no tienen ningún sentido y que, por lo tanto, adolecen de una enorme irracionalidad. Y, otra pregunta, qué mecanismos se han implementado o se plantea establecer para asegurar el acceso público a información, que a veces es muy complicado; uno escribe a la ANI y a veces no le contesta o le contestan de manera parcial, igual al ministerio y la propia Odinsa a veces es demasiado mezquina también para entregar la información. Y, quiero dejar finalmente, para que esto quede en algún derecho de petición, sobre lo que ha pensado la ANI con respecto a la reversión o no de esta concesión, ya es tiempo de que tuviera ese estudio, es más, ustedes debieron tener ese estudio el 28 de febrero y creo que si no lo han entregado es que no lo tienen, un estudio donde diga “si el gobierno considera que esa concesión se debe reversar, o al contrario, se debe continuar, aceptando la oferta que apenas está en pre factibilidad del concesionario de au....

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Tiempo para el Senador Echeverri, por favor...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

...finalizar ahí, aquí tengo el derecho de petición, ministra, firmado de una vez, ahorita se lo entregaré para que por favor tengamos una consecuente respuesta. Mil gracias. Presidente, me quedan cosas por decir, sin embargo, en aras al respeto de su dirección de esta Comisión, me quedo callado en este momento y dejo que la Comisión siga su marcha. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senador Guido Echeverri por la suficiente ilustración sobre el argumento central de este debate de control político. Abrimos el espacio para la intervención de los Senadores y Senadores de la Comisión Sexta. Tiene el uso de la palabra la Senadora Soledad Tamayo, Senadora Soledad hasta 5 minutos y se prepara el Senador Esteban Quintero.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias señor Presidente. Es una solicitud, no sé si la quieran aprobar aquí en la Comisión. De hecho, tenemos mucho que hablar sobre todo el tema de los peajes en forma general, pero particularmente hoy el Senador Guido Echeverri nos ha citado para hablar, precisamente, de esa concesión de la Autopista del Café. Hoy están aquí con nosotros tres Representantes que son de la región, no sé si usted quiera darles como esa prioridad porque seguramente van a hablar también particularmente el tema. Si usted considera, es una solicitud que

hago como por...darles primero la bienvenida a la Representante Carolina Giraldo, al Representante Juan Sebastián y al Representante Santiago Osorio. Si es así, señor Presidente, sería mi solicitud y si no, empiezo yo a hablar del tema.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senadora habíamos decidido en la estructura del debate que los honorables Representantes hablaban luego de la intervención de los Senadores, entonces yo le ruego que mantengamos la estructura del debate que ya está planteado, entonces tiene usted el uso de la palabra hasta por cinco minutos, Senadora.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Primero que todo, gracias señor Presidente y saludarlos nuevamente a todos, agradecerle también al Senador Guido Echeverri que traiga estos temas aquí a la Comisión Sexta, creo que usted con suficiencia técnica, de igual manera sin ser tan técnicos nosotros, los técnicos están aquí con nosotros de ministerio y de la ANI, pero particularmente quedó como claro muchas situaciones que se están viviendo en la región y que precisamente hoy es el día para que la administración en cabeza de la señora ministra nos pueda dar respuesta con relación a este caso en particular que es precisamente esta concesión. Pero también, señora ministra, creo que este es un tema muy importante y quisiéramos como abordar todo lo que está pasando con el tema de los peajes. Sabemos que es un tema muy sensible, que hoy hay 17 proyectos de ley en el Congreso que están cursando en diferentes Comisiones, pero que particularmente hoy tenemos que abordar en la Comisión Plenaria uno de esos temas. En esta Comisión se abordó el tema de los peajes, pero quisiera más que eso, creo que hay un estudio que ha concluido, que necesitamos o que el retraso que tenemos en infraestructura vial es por lo menos de 30 años y que necesitaríamos una inversión anual cerca de 20 billones de pesos para ponernos un poco al día con todo lo que se requiere de la infraestructura vial.

Señora ministra, es necesario conocer y que quede bien claro cómo vamos a financiar la construcción de la infraestructura vial que necesita el país. Si estamos nosotros no sobrados, pero sí tenemos recursos para que el modelo de financiación pública o necesitamos recurrir también al sector privado para superar el retraso en materia de infraestructura vial. Porque si es a través de los recursos públicos, pues queremos conocer cuáles serían los recursos disponibles que tendría el sector y cuál va a ser la fuente de financiación y cuáles serían los criterios de priorización porque aquí tenemos pendiente un debate sobre el tema precisamente de vías para la Paz.

Por el contrario, sí es mediante recursos del sector privado y el país necesita unos inversionistas que requieren también mensajes claros por cuenta del gobierno. Con relación a los peajes, los usuarios se encuentran que las altas tarifas no guardan relación

con el servicio prestado; se convierten en una carga financiera, podrían constituir en unas barreras económicas para la movilidad y tiene un impacto necesariamente muy alto para el bolsillo de quienes transitan por estos lugares, pero que también basados en la economía de las regiones, se vuelve una carga a veces inmanejable. Pero también es claro que los peajes han sido fundamentales para la construcción y el desarrollo de la infraestructura en el país, son un ingreso para financiar el mantenimiento, la construcción, la mejoría de las vías y promueven la inversión privada y aceleran el desarrollo. Para terminar y para no salirme, doctor Guido, del tema particular que usted trae, pero cómo desaprovechar la venida de la señora ministra. Le había propuesto, incluso, al Presidente del Senado que los invitara a ustedes para hablar de este tema porque yo creo que hay que abordarlo, no lo podemos seguir aplazando, y porque no puede seguir a través de una votación que se da en el Senado, adelantar o poner sobre la mesa este debate. ¿Cuál es la posición en torno al proyecto de ley? ¿está de acuerdo con establecer una fórmula tarifaria unificada y establecer como distancias mínimas 150 kilómetros entre casetas, teniendo en cuenta que hay varios sistemas de peajes que no solamente son los de la ANI, sino también departamentales y de vías? Al variar el esquema tarifario y alteran la estructura económica de los contratos de concesión, ¿el Estado cuenta con los recursos para asumir las compensaciones por la modificación del contrato vigente?

Con esto, señora Presidenta, no quiero, como vuelvo a repetir, es un tema muy centrado en el tema de esta concesión, pero sí sería importante, señora ministra y señor presidente de la ANI, que este tema no lo dejáramos...no fuera excluido de en esta oportunidad tener algún informe. Sabemos que hay un estudio que contrató el ministerio y que seguramente aquí teniendo un comentario que dice que son comentarios, pero no es concepto, pudiéramos también tenerlo en cuenta para todos estos efectos. Muchísimas gracias señora Presidenta y comparto, doctor Guido, todos los temas planteados con suficiencia en este debate con relación a esta concesión. Gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senadora Soledad Tamayo. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero por 5 minutos.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Muchas gracias Presidenta. Yo quisiera hacer, en primer lugar, bueno, saludarlos a todos, darle la bienvenida a la ministra a esta su Comisión, la Comisión Sexta, al presidente de la ANI y a todos los funcionarios del Gobierno nacional y a los compañeros. Quisiera hacerle una recomendación respetuosa a la mesa directiva, al Secretario, y es que tengamos muy, muy en cuenta cuando nosotros acá aceptamos una proposición y los Congresistas

pues muy generosamente nos permiten firmar la proposición y así quedamos también como citantes. Entonces, yo creo que yo esta proposición la firmé y no aparezco como citante, gracias a la generosidad del doctor Guido y usted sabe que eso tiene que ver mucho en el tiempo que le dan a uno para la intervención, entonces es como una petición respetuosa. Lo primero es felicitar al doctor Guido, como siempre trayendo los debates importantes de región, de país a esta Comisión.

Decirle, ministra, que nosotros...usted es ya la cuarta Ministra de Transporte de este gobierno, esperamos que le vaya muy bien para el bien de nuestro país, aquí tenemos nosotros una, por decirlo así, un acuerdo, yo soy el único Senador acá de la oposición, pero yo creo que en esta Comisión es en muy difícil hacer oposición porque son proyectos de país al cual uno no tiene por qué oponerse. Entonces quisiera decirle que algunas de las cosas que voy a decir aquí en esta intervención pues las hago con todo el respeto posible y que obviamente pues no se las tome personal, sino que es también nuestra postura.

Hay peajes, creo que, en su mayoría, instalados en lo largo del territorio nacional que no cumplen con una de las principales funciones, que debe ser así, que es el mantenimiento de la vía donde queda el peaje. Es el caso, por ejemplo, en Antioquia el peaje que está a cargo del INVÍAS de la autopista Medellín – Bogotá, creo que une las dos ciudades más importantes de Colombia y es una vía que si ustedes la pueden ver o la pueden transitar está en pésimas condiciones. Antes la tenía un concesionario y hacía algo mucho mejor de lo que está ahora que está a cargo del Estado, pero la pregunta siempre es ¿son dos peajes que hay en este tramo, recaudan más o menos unos 90.000 millones de pesos y solamente se destinan 8.000, 9.000 millones de pesos para el mantenimiento, no debería ser así, ministra, ni con ese tramo, ni con ningún tramo en Colombia, lo que se recaude en peajes debe ser destinado para la obra o para la vía en donde estén los peajes instalados, es lo que creemos nosotros.

Hay concesiones buenas, una concesión importante como es la concesión del Túnel de Oriente en Antioquia, la concesión DEVIMED con la cual se ha podido desarrollar muchos proyectos importantes frente a los, por decirlo así, excedentes que dejan las concesiones, han podido financiar muchas de las obras en estos trayectos en el oriente antioqueño y, por supuesto, hay concesiones muy malas, concesiones que pues atropellan al ciudadano y, por supuesto, que hacen que Colombia esté metido en un hoyo frente al tema la infraestructura vial. Yo quería decirle y me parece que es un debate que debe hacerse en la Plenaria del Senado, yo sí le pediría a la Presidenta que me ayude dándome un poco de más tiempo frente a la también la petición respetuosa que hice de que yo también soy citante del debate. Entonces, como ya se me va a terminar, espero no gastarme más de 5 minutos.

Entonces, yo sí creería que este debate debe hacerse en la Plenaria del Senado y por eso me uno la petición de otra manera, yo sí diciendo que debe ir a la Plenaria del Senado, de la Senadora Soledad. ¿Ustedes están de acuerdo con el proyecto de ley del doctor Fabián Díaz, del Proyecto de Ley 037 de 2023 y Alex Flórez?, Si, No, por qué. Y también necesitamos saber eso y lo necesitan saber los electores de este gobierno porque el Gobierno nacional y el Presidente Petro cuando estaba en campaña pues se llenaba la boca diciendo que iba a bajar las tarifas de los peajes, como también la gasolina, el ACPM en el país, muchas de las razones por las cuales pues muchos ciudadanos creo que salieron a votar por él. Dicho eso en campaña, prometió congelar las tarifas de los peajes y a los 6 meses de gobierno, en enero de 2023, advirtió que iba a sancionar a los concesionarios que hubieran aumentado las tarifas, pero en noviembre de 2023 aumenta las tarifas en un 13%. Entonces ¿a qué estamos jugando? ¿es simplemente una propuesta para llegar a la Presidencia?, ¿ministra, fue una propuesta populista como una más de las del Presidente Gustavo Petro? ¿ustedes realmente sí van a bajar las tarifas de los peajes? ¿están de acuerdo con que no haya peajes tan cerca y están de acuerdo con ese proyecto de ley de Fabián Díaz? ¿hay concepto positivo del ministerio? sí o no y por qué.

Y quería hacer unas preguntas concretas sobre mi departamento, Antioquia, que tocan mucho también con el departamento de Caldas. Usted qué nos puede decir sobre la petición que hace el gobernador de Antioquia, Andrés Julián Rendón, para que se le ceda el tramo que falta del Túnel del Toyo y podamos nosotros pues construir lo que falta y terminar el Túnel del Toyo que conectará a Antioquia con el resto de Colombia y sobre todo con el mar. Primera pregunta.

Segunda pregunta, ¿cuál es su postura, sí o no, usted o el Ministerio de Transporte del Gobierno nacional, va a ceder vías no priorizadas por INVÍAS al departamento Antioquia? como la vía Primavera – Caldas, como la vía La Unión – Sonsón, que también, por supuesto, pues beneficia mucho el departamento de Caldas; como la vía Necoclí – Arboletes.

Tercera pregunta, ¿autorizarán ustedes traer vigencias futuras a contratos de INVÍAS de las siguientes vías?: la vía La Seca en el municipio de Bello, la vía Autopista Sur en el municipio de Itagüí y la vía del renacimiento Nariño - Dorada Caldas.

Y cuarta pregunta para la ANI: ¿colocarán ustedes los recursos para Pacífico 1, específicamente en el Túnel de Sinifaná y para la ampliación y modernización del Peaje de Amagá. Ustedes en Amagá y en el suroeste antioqueño pues abrieron la unidad funcional número 2 y eso fue una buena noticia para el departamento de Antioquia, para el departamento de Caldas y, por supuesto, para el país; pero resulta que COVIPACÍFICO el concesionario de Pacífico 1 Se comprometió que antes de abrir la unidad funcional número 2, ellos iban a ampliar, por supuesto, el peaje de Amagá; no se ha ampliado

el peaje de Amagá y me dicen, ministra, que podría incluso irse a paro los camioneros y los transportadores allá porque está un colapso total ¿cierto?, así es ministra.

Quiero terminar diciéndole lo siguiente, quiero terminar diciéndole lo siguiente, ministra y Presidente y es este tema que yo quiero hacerlo con el menor... con un tono menor para que nos entendamos y con el mayor de los respetos. Mire, el Presidente Petro ha dicho muchísimas cosas y nos ha dicho muchísimas cosas que de alguna manera nos irrespetan, pero dejemos eso a un lado. Ha dicho una cosa que tiene razón, no todos los recursos deben ser para Antioquia, es que hay muchas necesidades en todos los departamentos, incluso en otros departamentos hay más necesidades y el presupuesto nacional es un presupuesto finito, en eso nos entendemos, pero no nos castiguen no cediéndonos estos tramos, nosotros no tenemos plata en Antioquia pero algo hacemos, algo conseguimos para poder solucionar las necesidades de los antioqueños. Muchas gracias ministra.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Esteban Quintero. Tiene el uso de la palabra la Senadora Sandra Jaimes.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias Presidenta, señora ministra bienvenida a la Comisión Sexta; presidente de la ANI también bienvenido; a los alcaldes que están presentes bienvenidos también. Bueno, en primera medida, ministra bienvenida... En primera medida quiero referirme a una de las respuestas aportadas por la ANI, respuestas frente a la pregunta del balance o gastos de capital y en este ítem se incluyen las inversiones necesarias para la construcción, el mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura de acuerdo con el alcance y las obligaciones del concesionario establecidas en el contrato de concesión para las fases de la pre construcción y construcción, en este caso respecto del departamento de Caldas y la respuesta fue la siguiente y Honorables Senadores a esto sí yo quiero pues llamar la atención; la respuesta de la ANI es que producto de los espacios de socialización del proyecto de asociación público privada, de iniciativa privada, conexión centro, realizado los pasados 12, 13, 14 y 15 de diciembre de 2023 en Chinchiná, Santa Rosa de Cabal, Pereira y Armenia respectivamente.

Así como de comunicaciones de gremios y autoridades remitidas directamente a esta entidad, se consolidaron una serie de recomendaciones, señora ministra, señor presidente de la ANI, y sugerencias sobre el proyecto las cuales fueron revisadas y analizadas por parte del originador para determinar la viabilidad de la incorporación de dichas solicitudes de ajustes al IP. Actualmente, dice el originador, está realizando unos análisis adicionales atendiendo las últimas solicitudes recibidas de la comunidad y esta respuesta, no sé cuánto se demora la ANI para

hacer estos análisis porque esa es la respuesta que dieron desde el año 2023 a la fecha han pasado más de 15 meses y aún no hay respuesta por parte del concesionario. Entonces y aquí sí llamo la atención de los honorables Senadores, permítame decirles que éste es un tema de gran preocupación no solo para la ciudadanía caldense sino a nivel nacional, entre otras de mi departamento en Santander; y en buena hora, Senador Guido, trajo el debate a la Comisión Sexta porque quisiera empezar por decir que la manera en que se maneja este tipo de observaciones, deberíamos pensar desde esta Comisión, la Comisión Sexta en modificarlos.

Es decir, entiendo que se realizan audiencias públicas y socializaciones, pero que a mi parecer como Senadora, las mismas se han convertido en un mero requisito porque ya lo decían varios Senadores, o sea, se burlan de la comunidad, de todo lo que las comunidades, los alcaldes, los concejales solicitan y remiten y no hay pues una respuesta, entonces esto se queda simplemente, señora ministra, como requisitos y deberíamos de verdad ponerle unos términos perentorios muy serios a los concesionarios para presentar informes a este Congreso o bien a las asambleas, a los concejos municipales respecto de estos dichos análisis hechos por ellos o por terceros evaluadores frente a las solicitudes que hace la ciudadanía. Es muy triste, por ejemplo, yo visito a Lebrija donde también hay una problemática y decir que hay... la comunidad realmente todo esto que se hace, estas asambleas jamás tienen en cuenta lo...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Tres minutos para la Senadora, por favor.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

En segunda medida, se identifican seis peajes en la Autopista del Café, en una ruta de 256 km, esto son Pavas, San Bernardo, Santagueda, Circasia, Taracá y bueno, esas otras dos. Por tanto, frente a ello se ha solicitado, pero quiero dejar acá claro, se ha solicitado por parte gobernantes locales, el gobernador de Caldas, el doctor Henry Gutiérrez, el alcalde de Manizales, el doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, el Presidente de la junta directiva del Comité Intergremial de Caldas, doctor Felipe Montes Trujillo y la directora de este mismo gremio, Camila Palacios Arce, y quiero señalar aquí algunas de las solicitudes que ellos han planteado que me parecen muy relevantes, pero que no han sido tenidas en cuenta.

La necesidad de eliminar el peaje de Pavas al argumentar que la presencia de dos casetas, que ya lo mencionó acá en nuestro Senador, de recaudo en el trayecto Manizales - Pereira es excesiva; ajustar tarifas recogiendo un porcentaje de lo anteriormente recaudado, Pavas con ajustes razonables; además pidieron tarifas diferenciales que también lo han manifestado en las casetas de San Bernardo del Viento, como un beneficio a los residentes locales y los sectores productivos, que vuelvo y reitero,

no son escuchados y no reflejan eso. Y la pregunta que quiero dejar acá hoy en este debate es, para cuándo entonces podremos tener respuestas a estas solicitudes.

Y, finalmente cierro, con la venia del Senador Guido y como lo dije al principio, la intervención de este debate de los peajes es un debate de talante nacional con gran importancia en Antioquia, el Eje Cafetero y, por supuesto, en mi departamento de Santander y por ello muy brevemente quiero solicitarle a las autoridades que se hacen presentes, teniendo en cuenta las manifestaciones ciudadanas que se han planteado acá, y diferentes sectores también de Santander, una breve explicación bien sea aquí o por escrito de los avances en los diálogos con las comunidades de los peajes de la Gómez en Sabana de Torres, en Oiba de la Ruta del Cacao, la Paz, Lizama, la Angula, la Renta, Puente de la Paz y el peaje de Curití; y lo anterior, para efectos de conocer, como ya lo mencioné, los avances, los logros con las comunidades que exigen el mejoramiento de las vías y las tarifas diferenciales en dichos peajes. Muchas gracias.

Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senadora Sandra Jaimes. Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidenta. Un saludo muy especial a la ministra, al director de la ANI, a nuestros compañeros de la Cámara de Representantes que hoy hacen presencia aquí en la Comisión Sexta del Senado. Un saludo muy especial también al Senador citante, al Senador Guido Echeverri que trae a colación, ministra, un tema crucial no solamente en el departamento de Risaralda, Quindío y Caldas sino también a nivel país y es el modelo de financiación de las obras de infraestructura que tiene hoy Colombia mediante la modalidad de los peajes. Este modelo allí en estos tres departamentos implosionó, hay ciudades sitiadas por los peajes, Manizales es una ciudad sitiada por peajes, es inconcebible que para hacer un trayecto Manizales - Pereira existan dos peajes y uno de ellos, si mis compañeros no me desmienten, menos de 13 kilómetros, una cosa absurda. Y, de igual manera, este modelo que a la larga tiene modelo de compensación de las inversiones de obra pública, muchas veces no se ven representados en calidad, ni en seguridad vial, ni en señalización, ni en proyectos de infraestructura que digan los ciudadanos que compensan con los valores que se están pagando vía peajes.

Estos tres departamentos están pagando las tarifas de peajes más altas que existen hoy en el país, en promedio; estos peajes, en su gran mayoría están generando, por ejemplo, que hayan desplazamiento de proyectos productivos de un departamento a otro; están generando que, por ejemplo, en Manizales, como bien lo señalaba el doctor Guido Echeverri, toda la zona de proyección urbanística

o de desarrollo urbanístico no se adelante sino que se vaya a otros departamentos circunvecinos y yo creo que estos modelos se tienen que revisar con mucho detenimiento. Estos departamentos, por ejemplo, pagan en promedio 31.900 pesos en promedio en peajes; Antioquia 29.900 pesos; Tolima 12.500 pesos; Valle del Cauca, 13.000 pesos en promedio; y Cundinamarca alrededor de 12.000 pesos en promedio. Sabemos que esta es una vía muy importante que va a conectar Bogotá con Buenaventura, es un proyecto fundamental para el desarrollo no solamente turístico, desarrollo también agroindustrial, la conexión de estos tres departamentos que es fundamental, pero prácticamente estos peajes están generando un punto de desunión de los departamentos, en vez de unir está generando desunión.

Tengo entendido que Risaralda se aparta de muchas de las posturas que hoy se están tomando acá o que se están planteando y, de igual manera, estos peajes a su vez generan un desincentivo para que se pueda localizar la industria en el Eje Cafetero. Allí se estableció un mecanismo de área metropolitana y yo pensaría que se debe consultar ese mecanismo de área metropolitana para que se pueda revisar no solamente los aspectos más importantes de esta concesión que está finalizando y den señal a los habitantes de esta zona, es una concesión que va a 30 años, no puede ser que sigamos pagando peajes por más de 30 años y prácticamente las obras de infraestructura que se van a presentar, según lo que nos manifiestan pues prácticamente son las mismas obras de mantenimiento, algunas obras adicionales pero que no son obras de gran impacto en los tres departamentos.

Yo creo que podemos iniciar por eso, ministra, el concesionario le presente a las comunidades cuál es el balance esa concesión que está terminando, qué obras de infraestructura se compromete a hacer, cuáles no; y de otro lado, también revisar la estructura de peajes. Yo comparto que mínimo se deben eliminar tres peajes que impactan gravemente el desarrollo de la infraestructura y sobre todo de la competitividad de estas tres ciudades. ¿Cuáles? ya lo mencionaron aquí, pero yo creo que eso debe ser producto de un consenso entre las autoridades locales, revisar dónde es que se está generando el mayor impacto sobre todo en la economía local, hay que generar peajes que te determinen, digamos, un diferencial, no es posible que un campesino para llevar la producción, su producción a Manizales pues prácticamente se le va al costo y su utilidad se le va a pagar el transporte sumado al ACPM, sumado al costo del peaje y sumado también al costo de la inflación.

Entonces, ministra, yo quisiera que en términos generales y también para que me den dos minutos que nuestro vocero allí de la zona nos plantea rápidamente cómo es el tema de los costos a nivel de esta vía que es muy importante, plantearle lo siguiente: se requiere un sistema automatizado de control de pago de los peajes en el país, no

podemos seguir con un pago manual y no hay ningún tipo de control, no hay ningún tipo de auditoría, ahí no sabemos cuáles son los ingresos, si verdaderamente estos concesionarios tienen o no, digamos, solventada la inversión que han hecho. Y, de otro lado, un sistema de indicadores muy ágil que permite identificar si ellos están cumpliendo con los compromisos pactados en el contrato. No puede ser que estas vías tengan mala señalización, no puede ser que estas vías tengan un alto nivel de accidentalidad, no puede ser que estas vías tampoco convoquen al sentir social que las comunidades circunvecinas están planteando.

Yo dejaría ahí, pues prácticamente soy vocero de las personas y de los militantes de mi partido en la zona y de los ciudadanos que han depositado la confianza en nosotros. Y, en la práctica se requiere un sistema diferente, aprovechemos esta concesión para revisar el esquema actual de peajes, yo acompaño el proyecto que está tramitándose en la Plenaria, yo creo que ese proyecto va a dar algunas luces, no puede ser Senadora Soledad Tamayo que ahora lo vamos a ver, si me regalan dos minutos Presidenta para un pequeño video, dos minutos, cómo en menos de 13 km hay dos peajes, eso es inconcebible, para un ciudadano es inconcebible, 13 km, es inconcebible. Entonces Presidente, quisiera que me permita un pequeño video de nuestro vocero y termino allí con mi intervención.

(VIDEO).

“Me encuentro en uno de los diez peajes más costosos del país, Cerritos 2 ubicado aquí en Pereira. Este peaje, aunque tiene una tarifa diferencial para el corregimiento de Puerto Caldas, que es corregimiento de Pereira, afecta seriamente la economía de nuestro Eje Cafetero, el alto costo de los peajes, la gasolina, el ACPM encarece el costo de vida y el Eje Cafetero está rodeado de peajes. Este peaje de Cerritos al peaje que queda en la vía a Armenia, estamos a 30 km; al peaje de Acapulco estamos a 23; y al primer peaje de Manizales estamos a 40 km, lo que significa que hay una distancia muy corta para tener tantos peajes en el Eje Cafetero. Por eso el llamado es a que revisemos muy bien las tarifas, los peajes, las distancias y de esta manera tener una economía equilibrada”.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Guevara. Tiene el uso de la palabra el Senador Robert Daza por cinco minutos.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Muchas gracias señora Presidenta. Buenos días apreciados y apreciadas colegas, bienvenidos, bienvenidas los Representantes a la Cámara; señor presidente de la ANI muy buenos días; señora ministra. Una pregunta concreta, señora ministra ¿cuándo arranca la contratación de la variante Timbío - El Estanquillo con doble calzada, que es un tramo de 79 km. Con el Ministro Reyes, con el Ministro Camargo, con la Ministra Constanza, casi en un promedio de cada dos meses hemos

estado haciendo mesas técnicas, luego con los dos Ministros de Hacienda anteriores y con el director del Departamento Nacional de Planeación. Los nariñenses, nariñensas y todo el sur de sur de... occidente del país está esperando que esto no se quede en un mero anuncio porque se han hecho todos los trámites, todos los estudios y todos los documentos necesarios. A esta es la hora que no sabemos, ministra, si ya el Ministerio de Transporte se pidió el CONFIS para hacer esa contratación.

Bueno, y para no hablar de los otros tramos que, señora ministra, le pido y con la venia de la señora Presidente y la disculpa de los colegas y de las colegas aquí, nos brinde una cita a los Senadores, Senadoras Congresistas de Cauca y Nariño para hablar específicamente de este tema, recuperar esas mesas técnicas y hacerlo ya de manera un poco más profunda, lo cual en esta Comisión no se va a poder. Ya hemos estado solicitando, señora ministra, está citas, no ha sido posible y por eso me tomo el atrevimiento de hacerlo aquí en la Comisión. Un segundo tema, señora ministra, es que, desde el año pasado, creo que el antepasado iniciamos un trabajo con los sindicatos del transporte masivo, se hicieron varias audiencias públicas, entre ellas acá en Bogotá con presencia del Ministerio de Transporte, hay una mesa técnica que asumió una responsabilidad por parte del Ministerio de Transporte, es hacer una consultoría sobre el tema de transporte público. Aquí se han hecho debates del transporte público, conocemos la situación de colapso que en este momento se encuentra, por eso una de las opciones a través de los trabajadores y trabajadoras del sistema de usuarios y de la gente que está resolviendo problemas de transporte de manera informal, es revisar la actual regulación y la actual normatividad para poder presentar alternativas desde acá del Congreso de la República. Bueno, y por último señora ministra, quisiera que, éste es un tema de INVIAS, pero también tiene que ver con el Ministerio de Transporte. Solicitaría que se pase un video que es muy cortico para mirar la situación de la vía que está en este momento entre Mojarras - La Unión - Pasto.

(VIDEO).

Muchas gracias.

Señora ministra esta vía Mojarras - Mercaderes - La Unión - Buesaco Pasto, es una vía alterna a la Panamericana, por lo menos 130 kms; en el 2021 hubo un derrumbó como lo hay hoy más abajo del aeropuerto, en un sitio...en Chachagüí, esa vez se autorizó por parte del INVÍAS, el Ministerio de Transporte el paso de vehículos pesados; destruyeron totalmente un tramo de 29 kms, los cuales todavía no se han reparado; y hoy nuevamente con el derrumbe que se hizo cerca a este sitio, otra vez se vuelve a autorizar el paso vehicular y se está terminando deteriorar esta vía. Pero el problema no es que pasen los vehículos ni que se autorice, sino que lo que dañan no lo arreglan. Eso es lo que estamos solicitando, yo he venido de manera insistente, pero los arreglos que hacen a cuentagotas, presupuestos muy pequeños

para el arreglo de pasos críticos, repavimentaciones de 500 metros y en este momento pues la situación con el invierno...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Un minuto para que termine el Senador Robert Daza, por favor.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Con la situación del invierno está completamente colapsado, son 17 municipios que habitamos aquí en este sector, más o menos unas 500.000 personas que nos servimos de esta vía, hoy tenemos que sufrir también el pico y placa de un día y hasta de 2 días de espera para poderse transportar. Pero luego que arreglen la Panamericana, vamos a quedar con la vía más dañada todavía. Entonces, yo le solicito también que se atienda a la comunidad, a los alcaldes, al gobernador, a los gobernadores de este sector para poderle dar una solución un poco más estructural que la que el tratamiento que se le ha venido dando hasta ahora. Muchas gracias señora ministra, muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador Robert Daza. Tiene el uso de la palabra la Senadora Sandra Ramírez. Les pido hacer buen uso del tiempo, faltan 7 intervenciones de Congresistas, faltan las intervenciones de los invitados más los citados. Entonces, por favor Senadora Sandra por 5 minutos.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchas gracias señora Presidenta. Mi saludo a la señora ministra. Y a mí me van a perdonar también los colegas Senadores, Senador Guido, pero también tenemos muchos inconvenientes con los peajes, tenemos inconvenientes con los peajes Bogotá – Villavicencio, por ejemplo, que es extremadamente caro ese peaje y en una vía tan de corto kilometraje. Pero tenemos también, señora ministra y me van a perdonar, ayer las comunidades taponaron la vía Rionegro - Santander porque se va a reactivar el peaje, hoy están en una mesa con Defensoría, con la Defensoría están en una mesa en este momento allá con la Defensoría y la Personería y esperando que llegue el señor gobernador.

Y esa es la orientación que dicen ellos, acá no está INVIAS, pero está sumercé, para que por favor nos lleve la voz, esto ya se trajo al ministerio para ver cómo logramos porque tenemos el peaje, pero la vía está en pésimas condiciones y hago énfasis en pésimas condiciones porque he transitado por esta vía, pero sí van a reactivar es un peaje que la misma comunidad lo quitó, a su manera, pero lo quitó y es el que quieren reactivar. Otros peajes que van a montar son los peajes de Lebrija, ¿qué también sucede? ahí las comunidades también están pues en contra del peaje porque eso sencillamente encarece los productos, porque eso segrega las veredas, eso incomunica las comunidades, encarece

los productos, el paso de ir a llevar los aguacates, el arroz, las piñas pues sencillamente tienen que venderlas a un precio más caro o no las venden y ellos tienen que devolverse con los productos que llevan a los pueblos como por ejemplo el de Lebrija y el caso del peaje de Rionegro.

Pero también me quiero referir porque he transitado por la vía que aquí nos está señalando el Senador Guido, yo sé que hay unos kilómetros, una vía ahí que tiene tres peajes, por favor, y esos peajes caros y nos venden a nosotros que eso es una región muy rica, además, que eso tiene plata por montones, entonces así mismo hay que montar esos peajes porque ese es el modelo de concesión de vías que nos han impuesto en nuestro país. No es suficiente con que el campesino y cada uno de nosotros paguemos impuestos y un impuesto que independientemente de la inquisición monetaria que tenga el ciudadano hay que pagarlo que es el 19%, sino que todavía se le mete la mano al bolsillo y sobre todo al campesino que es el que lleva los productos, al campesino, al comerciante, a los...no solamente a ellos sino a los, por ejemplo, a...esto es una barrera para los estudiantes.

Entonces yo no sé, tenemos que buscar una fórmula para los peajes de nuestro país. ¿Cómo los regulamos?, eso ya lo intentamos en el período pasado y no logramos avanzar porque el primero que nos dio concepto negativo fue el Ministerio de Transporte, no ustedes colegas, no usted señora ministra, no, no, no, el período pasado del Gobierno Duque nos enviaron concepto negativo para un proyecto de ley para regular los peajes. Porque imagínate, a nosotros...y vuelvo y me regreso a la vía del llano, es una vía concesionada hasta el 2054, o sea que cuándo vamos a terminar los colombianos de pagar esa vía, por favor, eso para que nos demos cuenta, cómo el modelo de concesiones se han apoderado de nuestras vías, nos imponen los peajes y nos ponen a pagar lo que ellos quieren, lo que ellos nos imponen, ¿cómo lo regulamos nosotros? Aquí pedimos ayuda en avanzar en una iniciativa regulatoria de peajes, hay gente, hay personas que nos dicen “Sí, nosotros pagamos el peaje, pero que ese peaje se vea reflejado o que nos pongan una regulación mínima por pasar por la vía”. Muchas gracias señora ministra, siempre bienvenida a nuestra Comisión.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Tiene el uso de la palabra el Senador Gustavo Moreno.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Presidente. Yo quiero, primero felicitar al Senador Guido por este importante debate. A lugar un debate de los peajes en Colombia, no solamente aquí hay que hablar de los problemas en tema de peajes en el eje cafetero, sino en los 32 departamentos del país. Bienvenida ministra, esta es su Comisión, hubiese querido que

no hubiese sido en un debate de control político porque la hemos buscado, ministra, y si nosotros los Senadores te buscamos es porque nosotros representamos a las regiones de Colombia y en las regiones de Colombia tenemos miles de problemas en temas de infraestructura y de transporte como lo que está pasando hoy. Hoy los Senadores de Santander no dijeron nada, hoy está tapada la vía Rionegro - Bucaramanga precisamente por un peaje, pero bueno. Y buscamos a la ministra hace rato para evitar esto, pero ministra, nosotros como Congresistas fuimos elegidos y yo le pido que abra la agenda porque nosotros como Senadores no vamos a pedirles puestos, nosotros como Senadores vamos es a hablar por la gente, por esa gente que estamos representando en los territorios de Colombia.

Y yo felicito a usted Senador Guido porque usted hizo un debate del Muelle 13 y por el Muelle 13 se fue la pasada Ministra de Transporte y aquí lo que no queremos es que siga pasando de que esta Comisión es la encargada de infraestructura y de transporte, ministra, y lo que más nos piden las regiones de Colombia es el tema de los peajes, el tema de transporte, de infraestructura y de lo que está pasando en vías en cada una de las regiones de Colombia. Y a lugar este debate querido Senador Guido, porque el gobierno anunciaba unas alzas en el pasado del IPC, el año pasado del 13.2, 12%, que esto desató una alarma en muchos sectores en nuestro país. En el año 2025, en enero, se iba a subir cerca del 2.78% en materia de las tarifas y hoy vemos que esto en algunas regiones de Colombia y en algunos peajes tanto de la ANI como del INVIAS fue del 20 al 30% del aumento. El aumento en un peaje tiene un impacto directamente en la canasta familiar de los colombianos y las colombianas. Y lo que queremos saber aquí es respuestas de qué va a pasar con cientos de peajes concesionados.

Bienvenidos Representantes de Risaralda que están acá, de Caldas, las vías del Samán, qué va a pasar con esta Autopista del Café. Y usted decía a lugar algo, Guido, en menos de 30, 40 kms cerca de 3 peajes. Y esto no es diferente en el departamento de Santander; hoy está a punto de estallar una bomba social en el departamento de Santander en la Ruta del Cacao, ministra; primero instalaron un peaje de 14.500 pesos, perdón hoy está en 16.000, en un peaje urbano al interior de Barrancabermeja, que divide un sector rural y que una persona que...campesino, campesina, Robert, que va a ir a vender los productos del campo a la ciudad de Barrancabermeja le toca pagar un peaje ida y vuelta.

Y se había hecho una mesa de negociación, querido presidente de la ANI, con ustedes, en un tema de un cobro diferencial, eso fue por un año, dos años, y sacaron a todo el mundo y hoy el campesino tiene que pagar la tarifa plena. Y aquí hay Senadores de la costa, lo que está pasando en peajes del Atlántico, de lo que está pasando en Sabana Grande, fuertes tensiones por este peaje. Y es una bomba que está a punto de estallar también en la vía Rionegro. Y, ministra, yo sí le pido que se ponga a favor de

la gente y que revisemos. Yo la he estado buscando por sinnúmero de cosas, yo soy el Presidente hoy de la Comisión en materia del sistema de transporte masivo y hay que mirar en cómo buscamos también una solución, hicimos mesas en varias visitas en varias regiones de Colombia y lo traigo aquí porque es el único espacio que tengo de hablar con usted. Bucaramanga, tenemos un sistema de transporte quebrado. Lo que está pasando en otras regiones de Colombia...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Dos minutos para que termine el Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Hoy el Presidente de la República hablaba de mirar esa financiación en transición energética de los sistemas de transporte masivo y que hoy necesitamos respuestas, ministra, de parte suya. Y yo quiero finalizar, es importante queridos Senadores del departamento de los Santanderes, hoy el departamento de Santander tiene un atraso en más de 30 años en materia infraestructura vial, secundaria y terciaria, y nosotros como Presidente de esta Comisión hicimos un debate de control político de qué está pasando con las vías terciarias, caminos comunitarios para la Paz, donde el año pasado lo hicimos un debate, iba en el 0.7% de la ejecución y hoy queremos saber en cuánto va la ejecución con respecto a caminos comunitarios para la Paz y qué hoy se está haciendo.

El departamento de Santander tiene más de 19.000 kilómetros en materia de vías terciarias y hoy verdaderamente la gente hoy nos pide respuestas con el tema de transporte de este país y sobre todo la conectividad vial, el campesino, la campesina de la Colombia rural lo que está pidiendo es una vía para poder sacar sus productos del campo, de conectividad, eso es dignificación de la vida. Y como Senadores somos la voz de la gente aquí y muchas veces uno busca a un ministro o una ministra precisamente para que escuche a un alcalde, escuche a un concejal, escuche a la gente de lo que está pasando en materia de infraestructura. Por eso, a lugar querido Senador Guido, por este debate, el tema de los peajes en Colombia no es más que una lucha constante que debemos dar en esta Comisión Sexta encargada de transporte.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Un minuto para el Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

...aún más, en un gobierno que hablamos acá de justicia social, de inclusión, de la Colombia rural y que es muy difícil, yo quiero finalizar con esto, como voceros de la gente, ese cambio constante de ministros, le hemos hecho audiencias públicas con los ministros anteriores, con el doctor Reyes, con María Constanza, ahora con usted, ministra,

esperemos tener esa interlocución con usted, de verdad para nosotros es muy importante el sector transporte, de infraestructura, Colombia es un país de regiones, es un país rural, es un país que sufre la centralización de Bogotá porque aquí toca venir a hablar con los ministros, venir a traer un alcalde, a traer un concejal para que hable por una vía, una placa huella que es lo que piden hoy y esa es la labor de nosotros.

Y es por eso a lugar y felicito y ya termino con esta corta intervención, ministra el tema de los peajes y nosotros hoy queremos respuestas y yo sí también quiero escuchar qué está pasando y qué va a pasar con el peaje Rionegro – Bucaramanga, la activación de unos peajes por parte de la ANI que muy prontamente van a empezar a operar, una vía de 100 kms, 97 kms, Barrancabermeja – Bucaramanga, los dos corredores más importantes del departamento de Santander, pero que van a quedar cerca de tres peajes ubicados y que esto es una bomba de tiempo que la gente no se va aguantar, de instalar casi tres peajes y he pedido una mesa con ustedes, la pido hoy a usted presidente de la ANI porque hoy la gente no se va a aguantar el alza de combustible, que aumentó el ACPM, ahora el alza de los peajes que esto repercute en los medicamentos, esto repercute en la canasta familiar. Hoy los ciudadanos que votaron, que votamos por este gobierno esperamos muchísimas respuestas con respecto al tema de los peajes en Colombia y sí queremos saber el concepto de ustedes con respecto al proyecto de ley del cual fui ponente acá en esta Comisión, que tiene el Senador Fabián Díaz de peajes, que me parece un absurdo. Yo comparto de que hoy los peajes necesitan en Colombia es la financiación de las vías, pero no toleramos que una vía en mal estado tenga dos y tres peajes. Muchísimas gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador Gustavo Moreno. Tiene el uso de la palabra el Senador Julio Elías.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias señora Presidenta. Bienvenida señora ministra, bienvenido señor presidente de la ANI. Yo creo que ya mis compañeros han dicho todo lo que se tiene que decir y le voy a pedir excusas también al Senador Guido por salirme de su citación un poco para los departamentos de Caldas, Eje Cafetero y en general de Antioquia. Vengo a preguntarle sobre mi región también, señora ministra y señor director de la ANI. Hoy amaneció bloqueado el departamento de Córdoba por los compromisos incumplidos del gobierno en la materia del alza de los peajes y las tarifas diferenciales. Entonces ¿qué pasa con este gobierno?; A mi parecer hoy se sienta el director de la ANI, presidente de la ANI que conoce el departamento de Córdoba, entre otras cosas, se sienta a hacer unos compromisos con la población, hacen los compromisos, Senador Guido,

tarifas diferenciales, etc., hacen unas concesiones en algunas cosas, otras no tanto, etc., etc., y a los dos meses ya no existe el presidente de la ANI y llega otro presidente nuevo y los compromisos que había quedaron en el aire.

Así ha pasado no solamente una sino dos, tres, cuatro veces y ¿qué pasa? que ya las poblaciones no se aguantan ese brinco una vez más. Hoy en día, Córdoba amaneció bloqueado, yo llegué tarde hoy al Congreso de la República porque no podíamos pasar por la carretera porque estaba bloqueada por los transportadores que bloquearon la vía, sellaron todos los accesos a Montería todos, absolutamente todos, quedó el departamento totalmente incomunicado por los incumplimientos en las mesas de concertación sobre las tarifas diferenciales. Por ahí vi un comunicado que sacó la ANI, que siguen en eso, que etc, etc., que están en las mesas, en fin, pero... ¿ya se levantó? ah bueno, por lo menos una buena noticia, pero mejor noticia sería que se llegara a un acuerdo definitivo.

Señor Presidente, como decía aquí mi compañero, Senador Moreno, hay veces que uno quiere hablar en favor de las comunidades, pero no encuentra esa voz receptiva por parte del gobierno nacional y uno como Senador, que lo escogen miles de colombianos para que venga a representarlos acá en Bogotá, muchas veces no encuentra la recepción en el Gobierno nacional para precisamente ser uno la voz de esas comunidades. Qué se deja para los alcaldes y gobernadores que ni siquiera una cita le dan acá en Bogotá. Entonces, sí les pedimos, ustedes no tienen la culpa de esto, señor presidente de la ANI y señora ministra, ustedes acaban de llegar, pero sí les pedimos que cambiemos un poco la mentalidad y comencemos a escuchar a las poblaciones, comencemos a escuchar al Congreso de la República, nosotros les podemos servir de ese vaso comunicante entre las comunidades y el gobierno, un vaso comunicante que hoy en día es inexistente.

Entonces, yo no me voy a extender mucho, señora Presidenta, simplemente quería dejar esa voz en nombre de los cordobeses que están protestando y, hay que decirlo, que con justa causa; Córdoba es uno de los departamentos que más sitiado está de peajes y de los peajes más caros del país, una persona que va de Montería hacia la costa cordobesa o hacia la costa del Golfo de Morrosquillo tiene que pagar aparte de la gasolina cerca de ¿de cuánto?, de 30.000 en peajes, entonces eso atenta contra la canasta familiar, atenta contra los medicamentos, atenta contra el turismo nacional, atenta contra muchos factores que yo tengo por seguro que ustedes van a entrar a estudiar. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador Julio Elías. Seguimos con la Representante Carolina Giraldo, bienvenida Representante, tiene el uso de la palabra.

La Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Muchas gracias Presidenta y Senadores, muchas gracias por darnos la oportunidad a los Representantes de participar en este debate. Bienvenida señora ministra, señor presidente de la ANI, que ojalá no solamente sean nuevos en sus cargos sino que aporten nuevas miradas sobre este tema porque para nosotros quienes hemos estado haciéndole seguimiento continuo, sabemos de la importancia del Presidente de la ANI y el rol que tiene respecto a la posibilidad de una nueva concesión y es que ese rol nos debe quedar muy claro, es de evaluador, de evaluador de la propuesta que hace un privado y que por ley tiene todas las posibilidades y el derecho de hacer ese privado. Pero quiero ser muy franca y es que en el pasado a veces habíamos visto que ese rol no era de un evaluador objetivo sino más bien de un promotor de una concesión. Y yo sí quisiera que eso, y por eso comienzo por este punto, que eso pudiera quedar claro y cambie de aquí en adelante, necesitamos que la ANI haga una evaluación objetiva de lo que presente el originador que, por supuesto, tiene todo el derecho a presentar su propuesta desde el sector privado.

Desde el año pasado hemos tenido no solamente debates de control político, uno que tuvimos en septiembre del año pasado en la Comisión Sexta de la Cámara, sino también acompañado de diferentes audiencias de socialización y les quiero contar que en las últimas audiencias que se hicieron, se llegó a un compromiso y era que se hacían nuevas audiencias de socialización, habían dicho que en el mes de enero, luego dijeron “enero está muy cerquita, en diciembre de pronto nadie va”, en febrero no se realizaron las audiencias de socialización y yo creo que la gente, que es una ciudadanía activa, que está buscando que esto se vuelva un camino de vías justas y equitativas para el Eje Cafetero en donde podamos terminar unidos como región y no más divididos, la gente está esperando esas socializaciones. Entonces, sí me parece muy importante poder tener claridad acerca de nuevas fechas de socializaciones para poderle contar a la ciudadanía y que se preparen porque, sin lugar a dudas, es posible que haya nuevas propuestas o modificaciones en la propuesta que se había presentado originalmente, pero no las conocemos. El día de hoy ojalá pudiéramos llegar a conocer algunas de esas nuevas propuestas; sin embargo, de todas formas, va a ser importante las socializaciones.

Como ustedes han visto aquí, lo que estamos viendo es que hay, por un lado, un recaudo desigual con una concentración de peajes entre Risaralda y Caldas, sobre todo en el departamento de Caldas, un recaudo desigual y por otro lado también, y yo quisiera traer esto a colación, una inversión que se propone desigual. Entonces aquí estamos hablando de desbalances, por un lado, por el lado el recaudo y por otro lado por el lado de la inversión. Por supuesto, no podemos hacer nosotros como

Representantes estudios en fase 2 como lo tendría que presentar el originador, pero sí tenemos unos precios de referencia y sabemos cuánto han costado algunas cosas en otros lugares. Yo les voy a pasar, no se alcanza a ver en la pantalla, pero hay un ejercicio que hice comparando la inversión que se propone para los tres departamentos; y ahí ustedes podrán ver que la inversión que se propone para el departamento del Quindío es el doble de la que se propone para el departamento de Risaralda y también es bastante superior a la que se propone para el departamento de Caldas. Pero, además, en alguna diapositiva que nos presentaron en el debate anterior, se hablaba, por ejemplo, de un costo de 149.000 millones para una segunda calzada de 4 kilómetros, estamos hablando aquí de 4 km de segunda calzada con ciclorruta, que estaban diciendo que costaba 149.000 millones, yo creo que esos precios hay que mirarlos con pinzas, yo siempre he creído que ahí probablemente hay unos sobrecostos.

El problema que ha querido solucionar el concesionario es el asunto de la vía Calarcá - La Paila, una vía de carácter nacional...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Dos minutos para que termine la Representante Carolina. Gracias.

La Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Pero, ¿cuál es realmente el cuello de botella que tenemos en estas vías del Café? ¿cuál es realmente el cuello de botella que se tiene entre Armenia y Manizales?, pues justamente está en el paso entre Pereira y Dosquebradas, ahí es donde tenemos el principal problema y el cuello de botella que debería ayudar a solucionar una nueva propuesta de concesión que, sin embargo, no se propone como solución. Para terminar, hablando desde lo que hemos visto de la región; por un lado, necesitamos nuevas socializaciones y también unos condicionales, yo creo que es importante tener en cuenta aquí cuáles son los condicionales de los que te está hablando en el Eje Cafetero; ¿cuándo sería válido una concesión y cuándo, de pronto, habría que desestimarla? Hablamos de condicionales como: si no se reducen peajes o se relocalizan, yo creo que habría que desestimarlos, hay demasiados peajes juntos en esta proporción de territorio. Si no se tienen beneficios para vecinos, respecto a esos peajes, también habría que desestimarlos. Si no se soluciona el cuello de botella, Pereira - Dosquebradas mediante la variante oriental o un segundo viaducto, están condenando a que esto no se va a hacer en los próximos 30 años y esa sería una condena enorme para lo que significa toda la movilidad del Eje Cafetero. Si alcanza la plata para hacer esa vía Calarcá - La Paila, yo estoy segura que revisando los costos que se están proponiendo, va a alcanzar la plata para hacer la vía...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Termine Representante.

La honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

...estoy segura que alcanzaría la plata, revisando los costos alcanzaría la plata para hacer también una obra de impacto en Risaralda que hoy no se está proponiendo, pero que realmente es lo que necesitamos solucionar como región en lo que surgió como ADN de Autopistas del Café. Se podría recaudar...se podría invertir más o menos 1 billón de pesos por departamento, esto no se está cumpliendo, solo se está cumpliendo para el Quindío en lo que se está proponiendo, pero yo estoy segura que ustedes que sí tienen información más detallada pueden hacer ese ejercicio comparativo y darse cuenta cuando lo que se está proponiendo desde el originador es justo y necesario para el Eje Cafetero y cuando no, y si encuentran que no es justo, yo sí les pido que desestimen esa oferta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Representante Carolina Giraldo. Tiene el uso de la palabra el Representante Juan Sebastián Gómez.

El Honorable Representante Juan Sebastián Gómez:

Gracias Presidenta. Señora ministra, buenos días señor director, a todos los colegas, al Senador Guido Echeverri citante y a los demás compañeros de la Cámara de Representantes del Eje Cafetero que se hacen presentes en esta reunión. Señora ministra, lo primero es desearle mucha suerte y que ojalá dure, creo que usted señor director, es el mayor temor que hoy tenemos los caldenses es la discontinuidad de los procesos de los diálogos y las conversaciones; o sea, nosotros ya llevamos año y medio desde que conocimos la primera socialización por parte del originador, acerca de este tema de los peajes eso fue lo que prendió las alertas y por eso hemos hecho innumerables actividades. Yo agradezco y celebro que aquí esté el señor alcalde del municipio de Chinchiná, el alcalde de Carlos Riveros, que esté el presidente del concejo de Chinchiná, Jonathan Marín, porque son los representantes de los territorios los que han venido permanentemente acompañando estos debates, diciéndole al Gobierno nacional “en serio esto es un tema trascendental”.

Mire ministra, en sus manos, señor director, en sus manos está el desarrollo en este momento del departamento de Caldas y de la región Eje Cafetero; ustedes tienen en sus manos en este momento decisiones muy importantes con el tema de AEROCAFE, un proyecto trascendental para la región que no resiste un escándalo más sino que merece toda la voluntad del Gobierno nacional para que este proyecto salga adelante; y tienen en sus manos la concesión vial de los próximos 30 años, es que no es un tema menor, ya lo dijo la Representante Giraldo, son los próximos 30 años, no es ensayo-error, ahí sí es o acertamos o enterramos el desarrollo del departamento. La capital del departamento de Caldas, Manizales, es una ciudad exportadora, es

la ciudad que más exporta en términos de toneladas del Eje Cafetero, totalmente sitiada por un tema de peajes; los costos de sacar la carga de Manizales, más allá de la topografía y las limitaciones viales son enormes, pero además esto está afectando el desarrollo de los planes de ordenamiento territorial de todo el área metropolitana porque es muy diferente lo que cuesta construir una vivienda, una vivienda rural o urbana antes o después del peaje obviamente, y es por eso que nosotros hemos pedido después de 30 años de tener estos peajes, de que se hicieran unas obras que, ni más faltaba fueron importantes, que hoy se revise, Caldas no resiste tener tres peajes intermunicipales.

Nosotros tenemos veredas que padecen estos peajes y voy a plantear solo una y no me deja mentir aquí el alcalde del municipio de Chinchiná, la vereda San Andrés, una vereda que, para ir de su sector, de su territorio a la cabecera municipal de su propio municipio tiene que pagar peaje, eso ha hecho que esta vereda esté totalmente abandonada y olvidada y que tenga un desarraigo total pues porque les queda mejor ir a otro municipio que a su propia cabecera municipal. Allí hemos planteado muchas alternativas y muchas opciones; Manizales tiene una vía que es la vía La Uribe - La Trinidad que es una vía que el INVIAS tiene que ponerle cuidado porque esta es la vía que podrá generarse en los próximos años el futuro, digamos, del desarrollo vial cuando Manizales se siga consolidando y cada vez tengamos más habitantes. Nosotros tenemos un peaje que yo sé que para ustedes ha sido de vital análisis que es el de San Bernardo, pues porque este no solo toca el área metropolitana sino la gran mayoría, más de la mitad de los municipios del departamento de Caldas; ya lo han dicho otros colegas y me agrada mucho escuchar otras voces de otros Senadores, Senador Guevara muchas gracias porque la verdad aquí necesitamos hacer un frente común, ya lo ha dicho la Asamblea Departamental de Caldas, nosotros no podemos seguir en la situación en la que estamos, máxime cuando lo que propone el concesionario no son obras, digamos, trascendentales para la región.

Yo sí tengo que decir, el concesionario que hoy tenemos es un concesionario que ha cambiado en el tiempo de dueños y hoy yo siento un concesionario más serio y en la medida que en Colombia hay dos modelos, el modelo INVIAS, el modelo concesión, yo no soy enemigo de las concesiones, pero creo que las concesiones deben ser justas. Nosotros no podemos seguir teniendo en el territorio caldense y en el territorio del Eje Cafetero problemas como que, por ejemplo, a 300 metros de un peaje vayamos a completar 2 años con un puente cerrado, a 300 metros del peaje donde la gente paga para que el puente esté bueno, ya vamos a cumplir dos años. Entonces, estos son temas que en serio van molestando a la comunidad, que en serio hace que nosotros los caldenses digamos “por favor revisemos este tema”. Y, claro que entendemos, podemos estar de acuerdo con que tener peajes entre Tarapacá, Tarapacá I y II es un peaje necesario, sin duda alguna, y estamos

dispuestos a que se revisen las tarifas, pero con justicia y que desaparezcan los tres peajes que hay al interior del Eje Cafetero. Por lo demás muchas gracias, señora ministra, señor director, aquí estamos dispuestos a aportar, a colaborar, a convocar a las comunidades, pero con justicia para todo el territorio del Eje Cafetero y más para el territorio caldense. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Representante. Tiene el uso de la palabra Representante de Santiago Osorio.

El honorable Senador Santiago Osorio Marín:

Presidenta muchísimas gracias, buenos días a todos los Senadores y Representantes que hacen presencia el día de hoy; señora ministra un gusto saludarla; al señor presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura; y por supuesto, a las personas que nos acompañan del departamento de Caldas, la doctora Claudia Calderón que ha estado de la mano de las comunidades. Esto no es tanto la dirigencia política y esto lo vamos a explicar finalizando esta intervención, creo que esto es de la gente, de quienes padecen los peajes en las veredas, de quienes tienen que pagar un peaje para ir a su caja de compensación familiar, de quienes están desconectados en su oferta institucional precisamente por tener sus ciudades y sus territorios sitiados por peajes. Pero yo sí necesito arrancar esta intervención diciendo que definitivamente de parte del Gobierno nacional sí ha existido una voluntad y una vocación de trabajar en equipo con la región. Y para eso les hablo de 5 o 6 reuniones donde nosotros hemos tenido oportunidad, de la mano de estas comunidades, de expresarle al gobierno qué es el sentir precisamente de estas comunidades.

El 9 de agosto del año pasado en la firma de reactivación económica de Manizales a la cual asiste el señor Presidente de la República, se delega en ese momento a la doctora Ayda Lucy Ospina, Superintendente de Transporte, además de Chinchiná, quien ha padecido también la presencia de estos peajes, instalar una primera mesa a la que, incluso asisten gremios de la ciudad y comunidades. Ahí nosotros acordamos presentar una propuesta puntual frente a lo que nosotros creíamos que iba a ser esa reformulación; y el 22 de octubre con el Presidente de la ANI en su momento, el doctor Francisco Ospina, pudimos llevar dos propuestas concertadas; una, que llevó los gremios de Manizales donde hablan solo de la eliminación de un peaje, que es una propuesta que nosotros consideramos no debe ser la que debe ser tenida en cuenta por la Agencia Nacional de Infraestructura; y de parte de las comunidades, la eliminación de tres peajes que es lo que hoy de manera sorpresiva y de manera unánime solicita el departamento de Caldas.

Pero no solo han sido estas dos mesas, el 24 de octubre el Gobierno nacional convocó un gran diálogo social para definir el futuro de la Autopista del Café, allá nos acompañó en su momento el

Viceministro de Infraestructura; el 30 de octubre, de la mano de la ciudadanía iniciamos un proceso de recolección de firmas que ya lleva cerca de 30.000 porque llevamos esto a la discusión de las comunidades, y todo esto lo digo, señora Ministra y señor presidente de la ANI porque yo creo que hoy el Gobierno nacional tiene una gran oportunidad de por fin quitarse esa herencia de 30 años de un concesionario que prometió mucho y que hoy en cuanto a expectativas está generando que un departamento salga en contra de ese concesionario, pero no solo eso, de darle un mensaje al país respecto a lo que significan estas concesiones. No es un mito o una leyenda que esto se firmó en algún momento de manera de leonina para que a través de unas supuestas obras se pudiera recaudar de manera desenfrenada y por encima de la ciudadanía el costo de unos peajes y hoy estamos viendo el costo, precisamente, de que se esté pensando por parte del concesionario que puede renovar 30 años más sus licencias para cobrar estos peajes.

Yo creo que con suficiente ilustración los Congresistas del Eje Cafetero ya han explicado por qué estos inconvenientes; yo quisiera agregar dos puntos adicionales, señora ministra; el primero, yo creo que esos peajes también afectan gravemente la vocación de Manizales en materia universitaria. Nosotros, y aquí que se encuentra el alcalde de Chinchiná, el doctor Riveros, sabe que tenemos estudiantes de este municipio que todos los días suben a la capital a acceder a sus estudios, esto encarece precisamente su costo de vida. El km 41 se plantea como un polo de desarrollo económico para la región y para el país y se ve afectado precisamente por la presencia de estos peajes. Y, para finalizar una anécdota, el pasado jueves en compañía del Ministro de Trabajo Antonio Sanguino, estuvimos instalando el primer comité por el Sí de la consulta popular e hicimos el recorrido Pereira – Manizales, Manizales - Santa Rosa, Santa Rosa – Pereira, Pereira - Armenia y pagamos cerca de 200.000 pesos en peajes, haciendo la relación a lo que significa esto para el turismo, señor Presidente Óscar, usted se sabe que esto convierte al Eje Cafetero en una región absolutamente insostenible y con la imposibilidad de desarrollar sus vacaciones precisamente por la presencia de estos peajes. Le ruego, señora Presidenta, me regale dos minuticos para cerrar que ya se me va a cumplir el tiempo. Gracias. Entonces por esta y por las causas que anteriormente nuestros compañeros han manifestado, creemos que es una gran oportunidad que tiene el Gobierno nacional de hoy darle al departamento de Caldas y al Eje Cafetero un mensaje claro de cómo podemos construir en equipo con el Gobierno nacional.

Y, para finalizar ministra, yo creo que los dirigentes políticos en estas conversaciones somos importantes, pero los dirigentes normalmente pasamos a la historia por x o y, yo creo que aquí lo importante es la conversación con esa ciudadanía activa que hoy no quiere estos peajes y por ese motivo nosotros en Caldas hicimos aislar esta conversación

de la conversación política y hemos salido a las calles, precisamente, con causas ciudadanas a recoger cerca de 30.000 firmas que entregamos en el pasado al Viceministro de Infraestructura y valdría la pena que ustedes volvieran a generar otro espacio y otra socialización en Caldas para que se den cuenta el gran malestar que el tema de los peajes hoy está generando en el departamento de caldas. Es una invitación al Gobierno nacional a que siga insistiendo en esa voluntad y en esa vocación de escuchar a las comunidades y que esa decisión la tome de la mano de la gente de la Vereda La China, de la gente de la vereda San Andrés, de las personas que viven, por ejemplo, en Santaguada en el km 41, que tienen que pagar altos costos para llegar a su capital y ahí el Gobierno nacional, como siempre lo ha hecho, de la mano de las comunidades, va a encontrar la nuez de este asunto. Les agradezco mucho la presencia el día de hoy y gracias por escuchar estos objetivos del Eje Cafetero.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Representante Osorio. Tiene el uso de la palabra el Representante Alejandro García.

El honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias Presidenta, gracias Senador Guido por la invitación y por este espacio. Es importante, señora ministra y el nuevo director de la ANI, que prontamente ustedes como altos funcionarios conozcan el contexto y la importancia de lo que está ocurriendo y que hoy podamos escucharlos con suficiencia, qué están pensando, cuál es el cronograma, cómo vamos en esto porque llevamos acá año y medio, dos años discutiendo donde parece ser que escuchan y no vemos que esto avance. Lo primero que yo quiero pedir es en un contexto y es, esto vence en el 2027, tienen ustedes en sus manos la definición de la estrategia o la conexión de tres departamentos Caldas, Quindío y Risaralda para mirar cómo se ajusta ese paquete de obras y qué apuestas tenemos nosotros.

Esta concesión, como le decía mi compañero Juan Sebastián, es fundamental para nosotros y no estamos sino discutiendo también nuestra posibilidad de inversión más grande por los próximos 30 años. Compañera Carolina decía que es fundamental conectar Pereira – Dosquebradas, si eso no lo hacemos en esta concesión o con recursos del orden nacional, por 30 años tendremos un problema enorme en nuestros departamentos y seguirá siendo este terreno o este sector un cuello de botella para conectar Manizales - Pereira y Armenia. A mí me preocupa mucho algo, tuvimos un debate quizás hace 6, 8 meses en la Comisión Sexta de Cámara y no encontramos de parte del ministerio ni de la ANI esa responsabilidad de direccionar la política y la estrategia y cómo lo direccionan, yo no soy enemigo de las concesiones, la concesión presenta una iniciativa privada, pero son ustedes quienes direccionan la estrategia de infraestructura vial, en

este caso del país y quienes deberían ajustar o solicitar ajustes en el paquete de obras de acuerdo a estudios. Nosotros preguntamos si tenían información sobre estudios de tráfico, velocidad media, accidentalidad u otros tipos de estudios que nos permitiera decidir como Nación, en este caso ustedes, dónde focalizar o dónde priorizar la inversión de las obras.

Hoy hay dos injusticias, la primera en el recaudo, un sinnúmero de peajes donde la mayoría está entre nuestro apartamento en Caldas y entre los departamentos nuestros de Risaralda con Caldas, pero también una desigualdad en la inversión donde gran parte de la inversión se va a un tramo que entra mediante un otrosí en esta concesión del año...esta concesión es de 1997, entra el otrosí del 2005 que es Calarcá - La Paila. Entonces, lo primero que hay que revisar con ustedes es eso, son ustedes quienes definen, uno, el modelo, si es convenio o es concesión y si va a ser vía concesión, revisen y ajusten el paquete de obras de acuerdo a las necesidades territoriales, revisen y ajusten todo el tema de los peajes que ya lo estamos manifestando en Caldas.

Nosotros acompañamos la solicitud de Caldas de eliminar el peaje de Pavas, es increíble que entre las dos ciudades tengamos dos peajes para encontrarnos; y ustedes también tendrán que definir luego el concesionario porque ustedes abrirán esto a una convocatoria pública. En realidad lo que yo quiero pedir, ministra, es que ustedes asuman la responsabilidad de direccionar esto y de articular las necesidades territoriales o del Eje Cafetero en esta decisión que tenemos que tomar y que éste paquete de obras pues atienda lo que les decía, las necesidades regionales, la accidentalidad, los cuellos de botella, las velocidades medias, es decir, qué estudios tienen ustedes porque si uno piensa que no hay estudios como nos respondieron anteriormente, pues uno encuentra a un Ministerio de Transporte y a una ANI casi que a ojo ciego pues mirando qué decisiones toma sobre esto.

Acá dice la Ley 1508 en el artículo 16 dice “el originador del proyecto, en este caso ODINSA, podrá aceptar las condiciones de la entidad pública competente, en este caso ANI, o proponer alternativas”, es decir, ustedes ponen condiciones ¿condiciones de qué tipo?, de obra, de valor de los peajes, de si se levantan o no peajes, de cómo recalcular la iniciativa privada; pero yo quiero ver a un gobierno que no se escuche a nosotros y a las comunidades y que ponga condiciones sobre esto, finalmente son ustedes los que deciden. Cuántos peajes deberían quedar, cuál sería su ubicación, el valor de los peajes y el paquete de obras. Risaralda tiene enormes necesidades, estamos en el medio de estas dos ciudades, esta concesión se crea para unificar el Eje Cafetero, para conectar Manizales con Pereira y Pereira con Armenia y realmente no podemos seguir siendo el cuello de botella entre estas ciudades. Entonces ustedes están revisando las necesidades de las próximas tres décadas de nuestros

departamentos y cómo, al contrario, que esto nos ha generado una discusión interna muy grande y cómo nos seguimos integrando. Pero como decía al inicio, esperamos escucharlos a ustedes en que nos digan con suficiencia lo que están pensando, nos reporten, cuál es el cronograma, los compromisos, porque lo último que nos dijeron es que en diciembre o enero o antes teníamos unas audiencias públicas y llevamos 3, 4 meses y no han nuevamente comenzado las audiencias. Así que quedamos muy atentos. Gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Representante Alejandro García. Hemos terminado las intervenciones de los Congresistas. Quiero preguntarle a la Comisión Sexta si desea declarar la sesión informal para poder escuchar a los invitados. Declaramos sesión informal y le damos el uso de la palabra al Ingeniero José Fernando Botero Calderón. Bienvenido doctor Calderón, tiene el uso de la palabra.

El Ingeniero José Fernando Botero Calderón:

Gracias. Dada la brevedad del tiempo, les quería comentar la información que les voy a presentar, es un modelo que yo mismo construí porque lo que nos ha entregado la ANI a través de derechos de petición es muy pobre. Lo primero, podemos poner la presentación, ¿cuáles son las principales obras que se van a proponer IP Conexión Centro?, propone que el 82% de la segunda calzada se construya en Calarcá – La Paila; el ciento por ciento de la doble calzada en Calarcá – La Paila, el ciento por ciento de los viaductos en Calarcá – La Paila, las nuevas intersecciones, el 67% y de los puentes el 77%. El resultado es que lo que propone el originador y hasta ahora la ANI le ha aceptado la pre factibilidad y que entiendo que es una esencia del nuevo presidente, es que el 75% de la inversión vaya en el corredor Calarcá – La Paila y el 25% vaya en el corredor Pereira – Armenia y Pereira – Manizales. Cuando hablo de Calarcá – La Paila estoy hablando del corredor Bogotá – Buenaventura.

¿Qué tarifa por kilómetro proponen?, allá podemos observar, en Calarcá – La Paila, 261 pesos por kilómetro que lo consideraría el 100%; Pereira – Armenia paga 533 que es el 204%; Chinchiná – Pereira el 290%; Manizales – Chinchiná el 330% de lo que paga un vehículo Bogotá – Buenaventura, en ese tramo Calarcá – La Paila; Manizales Manuela paga el 373% que son 975 pesos por kilómetro; y La Manuela – Chinchiná paga el 596% de lo que paga un bogotano Bogotá – Buenaventura, le estamos cobrando 6 veces más por kilómetro a alguien que va de La Manuela a Chinchiná que de Bogotá a Buenaventura, eso quiere decir que éste es un proyecto hecho para Bogotá – Buenaventura con el dinero del Eje Cafetero. Pero más grave aún, miren ustedes lo que pasa con los municipios del occidente de Caldas, pagan entre el 146 y el 252% más para movilizarse entre la cabecera municipal

y Manizales que lo que pagan por movilizarse de Bogotá a Buenaventura por Calarcá – La Paila.

Es absolutamente antitécnico que unos municipios categoría 4, 5 y 6 estén pagando entre una y media y dos y media veces más que lo que paga un bogotano que tiene un ingreso per cápita casi 5 veces de lo que tiene un ciudadano de La Merced o de Filadelfia o de San José. Ahora veamos qué es lo que nos proponen construir; en el área metropolitana de Manizales, que están los tres peajes que pagan hasta el 500%, lo ponen solamente en un tramo del 58% una calzada y el 42% doble calzada y no cumple las especificaciones mínimas de la Ley 105. El único que cumple todas las especificaciones, como pueden ver allá es el tramo Calarcá – La Paila con velocidad de diseño entre 60 y 80 km/h, o sea, que la lógica que tiene el Gobierno nacional es el que más paga menos recibe y no solo menos recibe, el que más paga recibe unas vías que no cumplen la Ley 105 y el que menos paga, no solo cumple todas las especificaciones sino que tienen la más alta velocidad de diseño y si ustedes miran cuál sería la inversión que debería hacerse de acuerdo al recaudo que vemos en la próxima positiva, si usted aplica el criterio de equidad, el tramo Pereira – Manizales debería recibir el 56% de la inversión con las tarifas actuales que están proponiendo.

Pereira – Armenia el 31 y Calarcá – La Paila el 13 y está invertido; Manizales – Pereira recibe el 13, Pereira – Armenia el 11 y Calarcá – La Paila el 76. ¿Qué nos lleva esto? yo soy ingeniero, pero uno puede afirmar: el proyecto que está recibiendo la ANI, el señor presidente de la ANI es un proyecto contrario a la Constitución, es un proyecto que no respeta el principio de equidad fiscal constitucional y, por lo tanto, si se suscribe este contrato sería un contrato nulo. Lo mismo ocurre con las especificaciones, las especificaciones que ustedes ministro y señor presidente están recibiendo, son unas especificaciones por debajo de las especificaciones de la Ley 105, suscribir un contrato en esas condiciones de nuevo es un contrato nulo. Yo diría que cualquier negociación que empiece la región con la Nación debería partir de la línea base que, cumplimos la ley y cumplimos la Constitución y si la propuesta base no cumple la Constitución y la ley, no debe haber nada de qué hablar porque no podemos hablar con un gobierno que viola la Constitución y la ley. Gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted doctor Botero. Tiene el uso de la palabra el alcalde de Chinchiná, el doctor Carlos Riveros por 5 minutos.

El Alcalde de Chinchiná, Doctor Carlos Riveros López:

Muy buenas tardes. Un saludo muy especial a todos los Congresistas en este día. Agradecimiento especial también al Senador Guido por haber propuesto esta conversación. Vengo acompañado de dos ingenieros y el presidente del concejo de nuestro

municipio. La parte técnica se la voy a dejar a ellos, sobre la competitividad y el valor de la obra, pero yo sí quiero transmitir el dolor, la tristeza, la angustia que sienten mis personas del pueblo. Hoy, hablar de que llevamos 30 años pagando peajes, que no nos han hecho las obras, los invito a que transiten los 5 km de vía que nos corresponden, que hoy no hay doble calzada y que nos hablan de otros 30 más pagando y ni siquiera nos dicen cuando nos harían la obra, lo que ya pagamos. Ahora decían que había 13 kilómetros entre un peaje y el otro, no, no hay ni siquiera 10 peajes, la persona que va de Pereira a Manizales, cuando va llegando a Chinchiná paga un peaje y apenas pasa Chinchiná paga el otro y en el medio no hay 10 km. Somos el único municipio del país que está rodeado por 5 peajes, tenemos 5 peajes a menos de 5 kms de nuestro casco urbano.

Como para que vean la magnitud del problema, es que el 8% de la población asistimos diariamente a Manizales a estudiar, a citas médicas, a trabajar, todo lo que hoy en Chinchiná no tenemos lo encontramos en Manizales, pero tenemos esta dificultad. ¿Qué es lo que estamos pensando? y es que la concesión sí debe ir, pero debe ser una concesión a la cual los ingresos sean suficientes para terminar la obra y hacer el mantenimiento, no para pagar una obra que va de Calarcá a La Paila, que nosotros a nada tenemos que pasar por allá, ni cuándo vamos Bogotá, ni cuándo vamos a Buenaventura. Yo le pregunto a las personas que están acá, que cada uno está en alguna región, qué tal que pusieran a los de Pasto a pagar las obras de La Guajira o a los de Antioquia a pagar las obras del Chocó, yo diría que a ninguno le gustaría este proceso.

Tenemos una Vereda que ahorita la nombraban, Vereda San Andrés, es de nosotros, pero tiene que pagar peaje para llegar a Chinchiná, nosotros como municipio debemos pagarle peaje para que el transporte escolar nos pueda llevar los estudiantes de la Vereda al colegio más cercano que es de otra Vereda, son los obstáculos que ponen también que posiblemente el desarrollo no ve lo que afecta a una comunidad pequeña ahí en el interior. ¿Cuál es nuestra propuesta?, ya para terminar, necesitamos quitar esos tres peajes, necesitamos que dentro de la nueva propuesta nos digan cuáles son las obras que nos van a hacer y cuándo nos las van a hacer, yo creo que, si continúa una nueva concesión, lo primero que se debería hacer son las obras que nos quedan debiendo de lo que ya pagamos. Y esta vereda que es nuestra, que nos quiten la tarifa, no el peaje, yo sé que pedir que nos quiten ese peaje es difícil, pero pedir que la tarifa sea cero no es imposible, es más, esa tarifa debería ser ya hoy una realidad porque yo creo que 20 carros que hay en esa Vereda y 8 o 10 carros de servicio público que pasarían, no harían la diferencia de lo que hoy está recibiendo la concesión Autopistas del Café por este peaje. Eso yo creo que es una petición justa, no nos oponemos a la continuidad de una concesión, pero bajo estos parámetros. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted alcalde. Tiene el uso de la palabra Claudia Calderón de Asociación de Ingenieros. Adelante.

Muy buenas tardes. Senadores muchísimo gusto; ministra; Representantes a la Cámara; doctor Guido muchísimas gracias por este debate. Mi presentación y mi propuesta se llama Equidad e Igualdad en el Corredor Vial Manizales - Pereira - Armenia - Calarcá - La Paila. Yo soy representante legal de la Sociedad Caldense de Ingenieros Civiles, soy vocera del colectivo cívico en defensa de las vías del Café y del colectivo cívico Verdad Pública, o sea que vengo también en nombre de unas comunidades que han sufrido y han padecido esta concesión en su inequidad, que no ha respetado los compromisos que traían históricamente y que ahora es un momento muy importante para nosotros los caldenses y los risaraldenses y todos los que hacemos uso de esta concesión porque la concesión existente ya termina y hoy estamos siendo escuchados por el Gobierno nacional y tenemos una gran esperanza que todas estas propuestas hoy sean escuchadas.

Todos conocemos y ya pues...ya lo han nombrado los costos que tenemos nosotros con los peajes, en el departamento de Caldas estamos pagando del orden de 750 pesos y el aporte entre Caldas y Risaralda está del 49% para la concesión. ¿Qué sucede? en la nueva propuesta de la IP Conexión Centro, las vías y las y los proyectos que se piensan hacer en el departamento de Caldas no ascienden al 18% y quedamos resignados a unas vías que son antiguas, unas vías que no nos van a conceder una alta tecnología, tenemos un alto índice de accidentalidad vial. Nosotros estamos pidiendo que se cumpla la ley, la Ley 105 del 30 de diciembre del 93, en donde los recursos que se recogen en las concesiones sean aplicados a las zonas donde se hacen los recaudos. Entonces nada más estamos pidiendo que se cumpla con la ley. Tenemos unas zonas del departamento de Caldas, pues por el tiempo tan corto, entonces voy a hablar de los temas álgidos que nos afectan la competitividad, competitividad y el desarrollo en el departamento de Caldas. Caldas en este momento tiene el 80% de sus municipios que tienen toda la intención de pertenecer a otros departamentos ¿por qué? porque....

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Dos minutos.

La Doctora Claudia Calderón - Sociedad Caldense de Ingenieros Civiles:

Tenemos...el 80% de los municipios están por fuera de esos peajes ¿qué quiere decir?, para usted en llegar a Manizales tiene que pagar 2, 3 peajes, entonces esto no es justo. En este momento, Caldas está hablando de la plataforma logística del km 41, que es para el gran desarrollo del departamento de Caldas. De conservar este peaje de San Bernardo del Viento ¿a qué nos vemos confinados los manizaleños?, a que el km 41 sea útil para el

departamento de Antioquia y para el departamento de Risaralda, para los caldenses absolutamente nada porque no generamos desarrollo. La operación del Aeropuerto del Café también se ve perfectamente afectado porque tendríamos que pagar peajes por donde quiera que salgamos de los municipios. El desarrollo urbanístico de Manizales, Chinchiná y Palestina ¿qué sucede? Manizales, nosotros estamos en zona de montaña y tenemos...no tenemos cómo construir vivienda.

El desarrollo urbanístico se está yendo hacia esta zona de los peajes y ¿qué sucede?, una cosa vemos que es Manizales hasta el peaje y otra cosa, Manizales después del peaje, entonces estamos afectados en el crecimiento urbanístico. Las veredas La China y San Andrés que están a menos de 100 metros de los peajes ¿qué sucede? hasta para que vaya la policía o para que vaya el carro de bomberos tienen que pagar peajes ¿ustedes creen que eso hay derecho?, creo que por ley no lo tendrían que hacer, pero para atender las emergencias tienen que pagar peaje, no hay derecho; y la oferta educativa para Manizales como ciudad universitaria está completamente rel....

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted doctora Claudia Calderón, de Asociación de Ingenieros. Le damos el uso de la palabra al concejal de Chinchiná, Jonathan Marín. Adelante concejal por 5 minutos.

El Concejal de Chinchiná, Doctor Jonathan Marín:

Gracias Presidenta. Primero que todo darle un saludo muy especial a la mesa directiva, a la señora Ministra de Transporte y al señor presidente de la ANI y a todos los honorables Senadores que nos ven, que nos acompañan en este momento, un saludo especial al Senador Guido Echeverri de nuestro departamento por la invitación. Yo creo que éste es un tema crucial para nuestra región, sobre todo para el Eje Cafetero, y es que el futuro de las concesiones viales que hoy se conocen como Autopistas del Café, hoy se plantea una iniciativa privada para 30 años más llamada IP Conexión Centro y que es un tema, nuevamente repito, crucial para el desarrollo logístico y competitivo del departamento de caldas en específico, pero que debemos tener a consideración varios puntos que quiero que tengamos en cuenta.

Uno, es la historia de Autopistas del Café, que hoy el contrato inicial es el 113 de 1997, como lo explicó muy bien el Senador Guido, tiene ya más de 28 otrosíes y varias modificaciones que han cambiado la iniciativa inicial que era conectar en doble vía o a través de una autopista Armenia, Pereira y Manizales, pero resulta que casualmente Chinchiná, en donde por un peaje que se iba a poner por la antigua vía a la Siria, donde hubo la revuelta que el Senador dijo, lo casual es que durante ese trayecto no hay autopista, todavía seguimos teniendo, a pesar de que hemos pagado 27 años los peajes, una vía sencilla; lo segundo, es que hoy ODINSA es

también Autopistas del Café, es su mayor accionista y nos están planteando que les demos 30 años más para hacer las obras que nos quedaron debiendo de Autopistas del Café en los 27 años que ya llevamos.

Entonces, pues la primera consideración; la segunda es que tenemos en Tarapacá I, ya ustedes lo han escuchado de varias voces, una Vereda llamada San Andrés, que para ir a su hospital tiene que pagar peaje y que muchas veces es imposible que ellos puedan llegar al hospital San Marcos de Chinchiná porque no tienen el costo para pagar el peaje. Lo tercero es que Caldas es un departamento tal vez del top 10 de los exportadores del país y me parece algo inverosímil que, a pesar de que estamos conectados a las principales arterias viales del país, tengamos hoy los mayores costos logísticos y competitivos para exportar; mientras el promedio nacional está en el 17.9 del costo total de las ventas, nosotros estamos en el 27%. Cuando nos preguntamos por qué es, muy seguramente es por esos peajes y es hora de que empecemos a pensar que tenemos que levantar esas talanqueras para poder lograr un mayor desarrollo logístico y competitivo de nuestra industria, que somos cafeteros por excelencia. Hoy acá nos acompaña el Senador Esteban; para mí uno de los principales desarrollos en materia de competitividad y logística es Puerto Antioquia, que le está apuntando...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Sonido para el concejal, por favor.

El Concejal de Chinchiná, Doctor Jonathan Marín:

...y es hora de que la conexión del departamento de Caldas con el departamento de Antioquia, así como con los otros departamentos empiecen a liberar de peajes porque hoy en Chinchiná que es importante a nivel nacional porque somos el municipio cafetero por excelencia, en dónde está el centro de investigación del Café más grande del mundo, en donde está la fábrica de Café liofilizado más grande de Latinoamérica y donde tal vez se produce el mejor Café del mundo que es el Café Buen Café, pero lastimosamente estamos encerrados en cuatro o cinco peajes que cada vez nos dejan más rezagados en el desarrollo, nuevamente repito, logístico, competitivo y turístico porque hoy de 21 veredas que tenemos, 19 han sido incluidas por patrimonio de la UNESCO como paisaje cultural cafetero y necesitamos que el desarrollo turístico empiece a llegar pero pues con las talanqueras de los peajes cada vez se ve más rezagado este proceso.

Por último, yo quiero hacer un llamado a la equidad, a la justicia, que no es posible que nosotros como departamento de Caldas y específicamente como municipio de Chinchiná tengamos que estar pagando las obras que van a ser realizadas en su mayoría en el departamento del Valle y el Quindío a través de la vía Calarcá - La Paila, es una vía fundamental para la conexión logística de Bogotá con Buenaventura, pero que Chinchiná no tiene

por qué entrar a subsidiar ya que del 47% casi de los ingresos por concepto de peajes que nosotros ponemos en Chinchiná, nos están hablando que el capex aproximado para invertir es del 19%. Ese es un llamado que le hacemos, pedimos que se levanten los peajes del departamento de Caldas de Las Pavas, San Bernardo y Santagueda, de que haya tarifa cero para los habitantes de la Vereda San Andrés. Muchas gracias señora Presidente y un saludo muy especial para todos.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted concejal. Le pregunto a la Comisión Sexta si quiere declarar sesión formal para poder escuchar a los citados de este importante debate. Declaramos sesión formal y le damos el uso de la palabra al presidente de la ANI, al doctor Óscar Torres. Doctor Torres bienvenido y tiene el uso de la palabra.

El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray:

Muchas gracias honorable Senadora Castañeda. Un saludo a todos los honorables Senadores de la Comisión Sexta. Puntualmente pues quiero manifestarles que con relación al tema de cita el día de hoy, con relación a la IP Ruta del Café, esta semana que pasó nos reunimos con la concesión de la Ruta del Café al interior de la ANI y escuchamos pues todas sus manifestaciones con relación al tema del modelo financiero de concesión y todos los cambios que han realizado en territorio los gremios y la comunidad en general. Para responder una pregunta puntualmente que hicieron, cuándo iba la ANI a territorio, tenemos pensado posteriormente después que pase la Semana Santa hacer presencia en el territorio y mirar las propuestas de la concesión con las propuestas de gremios y de las comunidades y efectivamente un criterio técnico de ANI con relación en busca de una salida conjunta que integre el escenario de todos los interesados. Ahí estaremos hablando pues de transformaciones, de estas eliminaciones de peaje, etc., etc., etc., entendiendo que esta concesión vence en el año 2027.

Honorable Senador Julio Elías preguntaba sobre un tema muy puntual de lo que estaba sucediendo en Córdoba con las manifestaciones que fueron suspendidas a las 12 del día de hoy y ahí, efectivamente, lo que sucede es que el 20 de febrero se acabó la concesión y va a ser reversada al INVIAS y para eso tenemos dos meses, 20 de febrero, 20 de marzo, 20 de abril, calendario corriendo nos quedan 20 días para hacer la reversión y que, efectivamente, se llegue a la solución con relación a lo que está pidiendo la comunidad de las tarifas diferenciadas y por eso con esos criterios técnicos que fueron expresados en las redes sociales de la ANI el día de ayer, se llegó al consenso de eliminar el tema del paro que se tenía y el bloqueo que se tenía en la vía.

Tema puntual que hicieron, Estanquillo, que tocaron el escenario de Estanquillo, según cronograma estamos esperando el criterio del DNP y el criterio del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para continuar con nuestro cronograma establecido y podría dar una fecha tentativa de cuándo esto pudiese estar en solución y sería el mes de junio del presente año ¿correcto?

Me preguntaban también sobre Pacífico 1, la ampliación del peaje de Amagá, ¿qué ha sucedido aquí?, puntualmente hay un tramo que está en el INVIAS y estamos esperando pues que el INVIAS tenga los recursos para ampliar tres carriles más; actualmente está colapsado porque efectivamente supera la capacidad que tiene ahora mismo para atender vehículos, de hecho, estuvimos muy atentos el día de ayer y haciendo mucho control donde la concesión también puso de su parte, pero efectivamente el tema de movilidad cuando está por encima de las capacidades va a generar un trauma, esperamos pues que el INVIAS tenga los recursos para ampliar de 3 carriles a 6 carriles el tema de Amagá.

Con relación al modelo financiero que muy respetuosamente desarrolló la gente de Chinchiná, quiero decirles pues que es un modelo propuesto por la concesión, pero no es la posición del Estado; realmente pues este escenario de que es inconstitucional y que efectivamente viola la equidad, todavía la ANI no ha colocado ninguna posición técnica al respecto. Hemos escuchado las posiciones y los modelos financieros establecidos por la concesión, pero igual al interior de la ANI también tenemos peritos especializados y si no contratados, que tenemos uno contratado para llegar a un acuerdo con relación a estos modelos. Sería pues injusto que desde el gobierno de la gente y de una posición de un gobierno social, entraríamos nosotros en patrocinar un modelo de este tipo, sobre todo regresivo dentro del escenario económico y social del país. Entonces es un compás de tranquilidad para comentarles que efectivamente la ANI no ha tomado ninguna posición con respecto a esto y que está estudiando para salir con una ruta más equitativa dentro del modelo social del país. Creo que, puntualmente estos son los apuntes que tengo desde la ANI, muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted doctor Óscar Torres. Y le damos el uso de la palabra a la Ministra, doctora María Fernanda Rojas. Adelante ministra.

La Ministra de Transporte, Doctora. María Fernanda Rojas Mantilla:

Bueno muy buenas tardes, muchas gracias señora Vicepresidenta. Yo quiero saludar a la Senadora Sandra Jaimes, Senador Pedro Flórez, Robert Daza, Soledad Tamayo, Guido Echeverri citante de este debate, a quien le agradezco este espacio y la posibilidad que nos permite estar acá; al Senador Gustavo Moreno, al Senador Esteban Quintero,

Julio Elías, a la Vicepresidenta, por supuesto, al Senador Carlos Guevara, Sandra Ramírez, a los Representantes que no son de esta Comisión o que no son del Senado pero acá están presentes porque estamos tratando temas que les interesa especialmente en sus regiones, Carolina Giraldo, Santiago Osorio, Juan Gómez, Alejandro García, creo que están todos los Congresistas presentes; y también a los invitados que ustedes han tenido a bien darles espacio el día de hoy, que también representan las visiones de las regiones.

Y yo, Senador Guido, yo le agradezco especialmente porque créame que para nosotros este espacio, ese tipo de espacios es vital porque aquí ustedes han compartido información que a uno en las reuniones formales no le comparten ¿sí?, y me parece que ayuda a tener muchos mejores elementos de juicio, más información y visiones distintas. Yo como Ministra de Transporte no puedo solamente recoger la visión de una entidad que pues, por supuesto, respeto y es parte de nuestro sector como es la ANI, sino que también tenemos que tener esa mirada regional y por eso estos debates pues son muy importantes. Yo quiero, no sé ni por dónde empezar de tantas preguntas, todas muy valiosas, pero voy a tratar de responder algunas de las que en particular han planteado, también déjenme la posibilidad de en algunas ocasiones decirles “lo estamos reflexionando” ¿sí?, porque yo no...lo que sí les puedo garantizar es...la costumbre que no tengo es echar cuentos, esa no la he podido nunca adoptar y es muy peligrosa en la gestión pública, uno en la gestión pública prefiere pasar un momento incómodo y decir “mire, esa decisión no la hemos tomado, esta reflexión no la hemos completado” a decir cosas que falten a la verdad y muchísimo más a un escenario como el del Congreso de la República.

Entonces, también permítanme esa licencia en algún caso, espero que no sean muchos, ojalá fuera ninguno. Pero entonces voy a tratar de tocar algunos temas, aquí traté de agrupar los temas de acuerdo a lo que ustedes han planteado; uno, la viabilidad del modelo de concesión, y yo creo que ustedes están dando una discusión de fondo y es una discusión a la que uno también se enfrenta dentro del sector; no es fácil, digamos, la ANI es una entidad que ha vivido de gestionar concesiones y que a veces, digamos, pues su dinámica hace que empuje casi siempre a que veamos solo ese modelo, les pongo un ejemplo: en el caso de esta concesión que es objeto de la discusión hoy; la ANI se preparó para recibir esta iniciativa privada con riesgo básicamente solo del originador, del estructurador de esta propuesta, eso es una ventaja, pero el sector no se ha preparado para que esta concesión revierta a INVIAS, por ejemplo, que sería quien en caso de no tener un concesionario, debe asumir esas tareas.

Entonces, se preparan para poderle dar continuidad al mismo modelo o se ha preparado, pero no se ha preparado el sector para cambiar el modelo, para cambiar la lógica y yo debo decirlo acá porque sí es la intención, es la directriz del

Presidente de la República, pero además uno hay directrices que puede no compartir y tiene derecho a expresar su diferencia, pero en esta directriz tengan la seguridad que comparto ciento por ciento y yo creo que hay que explorar eso. Puede que el análisis nos matice la posición de hoy, puede que ocurra eso, pero en principio creo que en una concesión como esta, que ya tiene 30 años de ejecución donde según las expresiones de veedores, de autoridades locales, etc., hay unos temas que no se han abordado donde hay unos desequilibrios al menos en lo que se ha planteado acá hoy en día, no puede ser la única opción, yo creo que el Estado no se puede casar con una sola opción que además le limite su capacidad de gestión como Estado.

Entonces, en este caso yo lo que les puedo decir es estamos comprometidos con el presidente de la ANI a hacer la revisión y esa revisión pasa por una cosa que no se hace, el balance público, una rendición de cuentas de los concesionarios a los usuarios de estos peajes, yo no la he visto, no he visto la primera, ¿por qué no se hace?. Claro, entonces ahí seguramente vamos a entrar en un litigio contractual, eso está en mi obligación en el contrato, dónde está la cláusula me van a decir. Pero al margen de la cláusula, yo sí creo que aquí quienes han dicho por qué el concesionario no ha explicado cuál ha sido su gestión y su inversión durante estas tres décadas y dónde está ese espacio para que lo cuente, yo sí creo que se lo deberíamos plantear porque es el modelo que el país decidió hace ya un buen tiempo y es un modelo que, como todo, tiene virtudes y tiene defectos y hoy está mostrando que es un modelo que se está, al menos como está, sin modificarse, se está volviendo insostenible. Entonces, la pregunta de fondo es, para que se mantenga como una alternativa de financiación de infraestructura de la mega infraestructura, tendríamos que hacer ajustes y tendríamos que combinarlo también con el fortalecimiento de la capacidad del Estado de gestionar las vías, de hacer esos recaudos y de hacer los mantenimientos y de cumplir, ¿dónde están las personas de Chinchiná?, y de cumplir con los compromisos que se han adquirido de obras que nunca se hicieron ¿sí?.

Entonces, yo creo que aquí hay una gran discusión y lo señalaba, aquí voy a hacer ya referencias en particular, yo creo que todos hablaron del modelo, prácticamente todos los Senadores y Representantes que intervinieron, también lo hizo especialmente la doctora Soledad Tamayo, el doctor Carlos Guevara que...y no, pues yo creo que todos, o sea, es un modelo que está haciendo crisis, doctor Guido es un modelo que no es solamente los lugares que ustedes mencionaron, en todo el país está haciendo crisis. Y ahorita hay una situación, el Decreto 050 de 2023 que suspendió los aumentos por el tema de la inflación de los peajes ya se levantó, entonces la situación a la que nos enfrentamos ahora, es que casi que cada semana hay que sacar, entre comillas, hay que sacar una resolución estableciendo el aumento de los peajes que estuvieron congelados.

Entonces imagínense la situación del Ministerio de Transporte, hay que sacar esa resolución, de hecho estamos ya trabajando de manera coordinada con el Presidente de la ANI porque les voy a contar una infidencia, yo como Ministra de Transporte recibo, después de unas mesas de trabajo y de decisiones en la ANI, un borrador de resolución donde toman unas decisiones para que yo firme, pero como no soy firmetas, entonces me dedico a revisar y cuando reviso esos borradores de resoluciones, yo encuentro un montón de situaciones complejas ¿sí?, porque se levantan, se levantó esa suspensión de los aumentos de los peajes, entonces ¿ahora qué viene? ¿una avalancha de aumentos?, y eso son las...y cuál es la contraparte, qué dice la contraparte que son los concesionarios “pues es que aquí están los contratos”.

Y, con eso paso a otro tema que ustedes no mencionaron pero que yo quisiera invitarles a que pudiéramos hacer...ah bueno, antes de eso, el modelo resiste, como digo hay que hacer cambios en ese modelo, doctor Guevara yo estoy completamente de acuerdo, donde uno va...no hay lugar de este país, bueno donde no hay carreteras ¿no?, hay lugares donde no hay reclamos de peajes porque es que nunca hubo vías, entonces ahí ya no hay reclamos, pero eso es por sustracción de materia, pero de resto donde uno va hay reclamación, hay paros, todos los días nosotros enfrentamos un paro, una manifestación, un bloqueo por el tema de peajes, todos los días, todos los días. Entonces la pregunta es, por ejemplo, con las propuestas que hizo la Representante Carolina Giraldo, otras personas también, si se hace la eliminación de algunos peajes, si se bajan las tarifas, si hay tarifa diferencial, si se hacen las obras, etc., ¿el modelo de concesión aguanta financieramente? ¿hace cierre financiero?, es una pregunta digamos que me hago.

Yo les entiendo las peticiones, la pregunta sí, ese modelo como fue concebido, donde además buena parte de los riesgos recaen en el Estado, incluso cuando el contrato originalmente decía que los riesgos eran más equilibrados, termina finalmente recayendo sobre el Estado casi que de manera exclusiva, ese modelo haciéndole estos cambios para un modelo más justo, más equitativo ¿resiste?, hablando de concesiones ¿no?, porque las actuales, ahí tenemos un problema para hacer los ajustes y es que hay contratos. Y, entonces voy a pasar al siguiente tema, doctor Guido, que no se ha mencionado mucho, pero le digo, me parece que es muy importante tocarlo.

El desangre no es solo en el pago de peajes, que uno diría por ahí es la cosa, el verdadero desangre es en los tribunales de arbitramento, ese es el verdadero desangre y nosotros en este momento tenemos en juego billones de pesos en tribunales de arbitramento, 48 billones de pesos, ¿cuántas Reformas Tributarias son eso?, 48 billones de pesos y entonces ¿qué es lo que pasa?, el Estado no ha enfrentado esos tribunales con el nivel que se requiere, nosotros estamos empezando a reorganizar

o a darle la visión que tenemos a esa defensa judicial y no va a ser fácil porque, por ejemplo, uno los tribunales falla ahorita en mayo y ese es por 3.8 billones de pesos, ¿qué margen de maniobra tengo yo en un mes? ¿Sí?, con las demoras además para contratar cualquier abogado, cualquier...qué margen de maniobra tenemos en un mes para darle el vuelco a una estrategia de defensa jurídica, muy poco, pero vamos a hacer todo lo que podamos. Imagínense, por ahí es donde se está yendo el recurso del Estado y, además, esos tribunales y lo vamos a ver ahorita que comiencen a fallar varios, terminan sancionando al Estado, poniéndole más cargas al Estado en buena parte de los casos, uno pues tiene que acatarlos, yo no haré un mayor juzgamiento de eso, pero es la realidad que está ocurriendo.

Entonces, el tribunal falla y luego dice “no, pero usted no podía menos que pagarle al concesionario el porcentaje que por contrato está, pero, además, al tomar estas decisiones lo afectó, etc., entonces ahora tiene que hacerle una compensación a ese concesionario por billones de pesos o tiene que mantener el aumento de la tarifa, etc.”. Entonces, yo quería dejarles ese tema, digamos, de fondo en la discusión sobre el que no se habla y ustedes me disculpen, digamos, me disculpan por favor la crudeza, digamos, y la franqueza, pero yo creo que esto hay que decirlo con las verdades y yo creo que es importante que se sepa la posición que tenemos frente a este tema y es importante que las comunidades lo sepan porque yo, por ejemplo, tengo las redes sociales llenas de gente diciendo “es que ustedes siempre van a estar a favor de los concesionarios y no de las comunidades”, no señores, no señores esa no es mi posición.

Ni es la del gobierno y mucho menos es la del Presidente de la República y tampoco es la posición del presidente de la ANI. Nuestra posición es buscar un mecanismo de equidad donde llegan las obras y donde haya pues un esquema de financiación, que el peaje no es el único, existen otros, valorización, etc., pero un esquema de financiación que no sea tan desigual con las comunidades, como aquí ustedes mismos lo han planteado. Así que estamos en esa discusión. Creo que también hablaron de la posición frente a la ley que está haciendo trámite, yo creo que es importante abrir la discusión, yo, con las palabras que me han oído creo que es claro que nuestra posición es buscar un ajuste a ese modelo financiero, exigir el cumplimiento, exigir el cumplimiento a los concesionarios, que haya un balance social, un balance jurídico, técnico...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Sonido para la ministra, por favor.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Muchas gracias Vicepresidenta...y de metas de los concesionarios en las regiones y que haya una capacidad de nosotros como Estado de exigirles a los concesionarios el cumplimiento. No es fácil, ustedes

vieron lo que ha pasado en el caso de Covipacífico con el peaje de Amagá y eso que yo salí el sábado a hacerles un requerimiento y he pedido el despliegue de la Superintendencia de Transporte durante todo el puente festivo para el cumplimiento de las obligaciones de los peajes y ahí hay una obligación de la construcción, del ajuste de una infraestructura que no se ha hecho. Entonces estamos en esa tarea y eso no es usual, yo no recuerdo que haya sido, digamos, recurrente esa exigencia en los peajes, pero lo vamos a seguir haciendo en aras de encontrar un equilibrio y un modelo justo.

Y también vamos a buscar, de acuerdo al estudio de los datos y a los análisis técnicos que hagamos, que el INVIAS en la medida de lo posible administre los peajes, eso también tiene una intermediación, ojalá algún día lo pudiéramos hacer totalmente de manera directa, pero por ahora con el esquema que tiene, que el INVIAS administre los peajes para lograr dos objetivos: uno, que se cumpla el mantenimiento y la ejecución de obras nuevas necesarias en esas vías; y 2, reducción de tarifas porque si el INVIAS no va a retener una intermediación que sí retienen los concesionarios, ahí hay un margen que nos debe permitir reducir tarifas y ese va a ser un principio de acción nuestro aunque no se haya preparado a la institucionalidad para eso, no se preparó a INVIAS para eso. Es más, en algunos casos lo que he detectado es que la respuesta del INVIAS había sido “no, nosotros no vamos a asumir esa reversión, vamos a volver a sacar un proceso de concesión”, y entonces yo me acerco al *****, pero venga, aquí hay un ingreso importante y la rehabilitación vial es suficiente con ese ingreso y nos permite bajar tarifas ¿por qué no lo hacemos? ¿por qué nos comimos el cuento, nos compramos el cuento de que la única manera es a través de una concesión?, el Estado puede hacerlo y puede hacerlo bien, INVIAS lo hace bien, entonces ese va a ser, digamos, un principio acción en la medida de lo posible y en la medida de la capacidad y que garanticemos que efectivamente eso se puede hacer bien.

Sobre Caminos Comunitarios para la Paz, la información que a mí me han reportado de los recursos de 2024 es que hubo una dificultad pues grande para contar con el PAC y esa dificultad llevó a una ejecución baja del 2024 porque este programa trabaja con unos desembolsos, digamos iniciales, que se le da a los ejecutores que son las juntas de acción comunal ¿verdad?, entonces estoy aquí verificando este dato con unos recursos que se les dan a las juntas de acción comunal y entonces ellos trabajan con desembolsos previos, no pueden, a diferencia de un contratista, un contratista cuando se presenta en la licitación demuestra una capacidad financiera de crédito, etc., entonces a él se le paga después, pero a una junta acción comunal hay que hacerle un desembolso, no es propiamente un pago sino un desembolso.

Entonces, el año pasado hubo muchos problemas de PAC y no hubo la disponibilidad de caja para hacer los desembolsos, entonces la ejecución fue

muy, muy, muy baja de 2024; 2023, según los datos que me reportaron, estamos hablando del 97%, pero 2024 estamos hablando del 7%. Entonces, esto es lo que tenemos que poner al día en 2025. Estamos ya haciendo los desembolsos para que se pueda ejecutar ese recurso del año pasado. Para 2025, yo ya he hecho una advertencia, de hecho hoy se lo planteo al Ministro de Hacienda delegado y es, hoy, hoy en el presupuesto de 2025 para Caminos Comunitarios para la Paz quedaron cero pesos, eso fue lo que se definió en el presupuesto del año pasado, cero pesos y yo ya he advertido que para mí es absolutamente inviable no tener ni un peso de recursos de 2025 para Caminos Comunitarios para la Paz, no es posible, yo ese escenario no lo puedo aceptar así que me va a tocar unirme a los paros, a las huelgas de la gente para hacer el mío propio porque yo no puedo aceptar que no hayan recursos de 2025 para ese programa que es maravilloso, que está teniendo un éxito impresionante y además da empleo, no solo construye infraestructura sino da empleo. Entonces les invito a que me ayuden en esa tarea porque no podemos aceptar ese escenario.

Finalmente, nosotros tenemos una consultoría que se hizo a través del ****03:23:12**** para hacer la evaluación del funcionamiento económico financiero técnico y jurídico del esquema de peaje, a mí me parece que deberíamos presentarles a ustedes este resultado; así como adelantar una agenda y aquí creo que el Senador Gustavo Moreno le quería dar este este mensaje y es, yo le pido disculpas si se ha sentido desatendido para poder organizar una agenda y quiero expresarles porque no ha sido la intención, no ha sido jamás la intención, yo entiendo el rol que ustedes cumplen, lo respeto, en otra escala mucho más modesta lo ejercí y sé que a uno lo mueve el interés por las comunidades y por sacar adelante proyectos, independientemente de la orilla política en la que se encuentre, así que, o sea, siempre les manifestaré mi respeto a la labor que hacen y creo que desde esta Comisión deberíamos articular una agenda muy completa y una metodología de trabajo que nos permita una comunicación directa.

Ir trabajando unos temas, que no sea solamente un escenario de debate, que estará siempre con toda la disponibilidad de venir acá a responder, sino también en mesas de trabajo previas, yo sé que a ustedes les llegan muchas solicitudes de gestiones frente a...incluso a estos mismos temas de paros, bloqueos, etc., cuenten con nosotros y le vamos a dar por obvias razones mucha celeridad a organizarnos con esta Comisión que además siempre ha sido absolutamente respetuosa y productiva. Senador Guido, yo sé que a veces y usted lo manifestó, a veces hay como una sensación de frustración con algunos temas y demás, pero créame que haré que todos los planteamientos que ustedes hacen acá tengan peso en las decisiones que vamos a tomar y sean considerados a la hora de hacer los distintos análisis. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Ministra María Fernanda Rojas. Tiene el uso de la palabra el citante, el doctor Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Presidenta, como hay Senadores que quieren intervenir, yo prefiero que ellos intervengan y luego cierro yo, por favor.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Para usted hacer el cierre, claro que sí. Senador Robert Daza.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Muchas gracias señora Presidenta. Señora ministra, la solicitud mesa técnica Timbío – El Estanquillo ¿para cuándo? por favor, eso es 7 de la mañana a 8:30 a más tardar con los Congresistas de Nariño y ojalá con los del Cauca. ¿Es posible este jueves?, próximo jueves. Perfecto, muchísimas gracias Señora ministra.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Doctora Sandra.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias Presidenta. Es que yo radiqué una proposición que me gustaría que se sometiera a votación ya que todavía estamos con quórum.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Ya llegamos a ese punto Senadora. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias Presidenta. Agradecerle al ministerio y a la ANI por escucharnos, pero desafortunadamente ninguna de mis preguntas fue resuelta, solo una, el del presidente de la ANI frente al tema de Pacífico 2 y lo que nos responde a los antioqueños, quería decirles, es que están esperando a ver si INVIAS tiene plata, o sea, seguimos esperando, seguimos esperando en Antioquia la incompetencia de este Gobierno nacional, su populismo y su incumplimiento con un departamento que necesita soluciones urgentes. Lo segundo, claro ministra, pues cómo le van a dar recursos a un proyecto que usted misma dijo que por motivos de flujo de caja o por lo que sea tuvo el peor índice de ejecución de muchos de los programas del Gobierno nacional.

Es que gobernar también se trata de confianza, ministra, y ustedes no están gobernando bien. Usted cómo le va a decir a un miembro de una junta de acción comunal o a un ciudadano de cualquiera de los departamentos de nuestro país que simple y llanamente no les llegan los recursos para hacer unas vías que ustedes prometieron en Caminos para la Paz

porque hay un problema con el PAC. Apersónense, responsabilícense, por favor, de lo que prometieron en campaña, es que les falta un año y tres meses, ministra, un año y tres meses para cumplir con lo que dijeron en campaña y Gustavo Petro en campaña dijo que iba a bajar las tarifas de los peajes, incluso, que iba a eliminar algunos de los peajes como por ejemplo en la costa, así lo estableció, aquí que no se venga otra vez con su populismo a decirnos que no puede cambiar, que porque es un modelo financiero que viene desde hace muchos años. No, no puedo Presidenta, estamos en las conclusiones del debate, él ya habló, porque así no se puede, no, pero usted tendrá su posición, en otro debate que la citemos para hablar frente a ese tema porque no es así, así no es el procedimiento...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Senador termine, por favor no estamos ahora mismo en debate...

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

...así nos el procedimiento, así no es el procedimiento. Entonces, de manera populista viene a prometer absolutamente todo para ganar las elecciones y ya vienen a decir que es que hay un sistema, un modelo de financiación de estructura vial con el cual, obviamente, no se ha podido cumplir frente a las promesas que hicieron. Rebajen las tarifas, eliminen los peajes que prometieron, es que eso fue lo que prometieron, cuándo lo van a hacer. Es más, dicen que están analizando a ver si están de acuerdo con el proyecto de ley de la bancada de ellos, están analizando, están analizando, por Dios. Y le quiero decir que me parece irresponsable quien diga que se deben eliminar los peajes en Colombia y le quiero decir que estoy de acuerdo con que los recursos que se recojan vía peajes, se inviertan en el trayecto donde están los peajes porque imagínese, si no existieran los peajes y no han sido capaz con unos Caminos para la Paz, imagínese entonces de dónde van a sacar la plata este Gobierno nacional para hacer las obras que necesita Colombia.

Dejémonos de populismo, queridos colombianos, este gobierno una vez más incumple con la promesa de rebajar tarifas, no la cumple, dejémonos de populismos, dejémonos de creerle a un Gobierno nacional que prometió mucho para elegirse y que está ejecutando poco y que los ha traicionado. ministra, las preguntas que yo le hice y que usted no me responde, en las próximas horas yo las tramitaré vía derecho de petición de solicitud de información como Senador de la República. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador. Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidenta. Bueno, señalar que la ministra reconoce que debe haber un cambio en el modelo de financiación de fondo y que ya tiene previsto y que sería bueno que nos compartiera el estudio que se viene adelantando de ese nuevo esquema de financiación y, sobre todo, de reestructuración de la forma de financiar infraestructura tipo peajes o concesión, yo creo que es muy importante lo que usted señala y también de los litigios que tiene el Estado con los particulares; 48 billones de pesos es algo, algo de verdad sorprendente, nos corresponde revisar qué está pasando en el modelo porque no solamente son las quejas de los ciudadanos sino que también está generando un hueco gigante en las finanzas públicas. Y señalas también, ministra, que usted también comparte que se...y bueno, el señor de la ANI, me parece muy bien que nos haya planteado la posibilidad de dar a conocer y sobre todo de escuchar a los ciudadanos de los departamentos de Quindío, Risaralda y Caldas, que puedan escuchar que hay una propuesta ya definitiva, yo creo que es clave que ustedes puedan escucharlos.

Que también traigan a esta Comisión, de nuevo, Presidenta y doctor Guido, las conclusiones de esa socialización para poder establecer un sistema equitativo y justo si se llegara a esta concesión porque usted acaba de señalar que no se ha tomado decisión al respecto, a fin de poder también tener tranquilidad y poder generar un esquema en el cual se puedan revisar los peajes de esa zona. Es que de verdad peajes de menos de 13 kilómetros es algo inconcebible en el país. Yo quería solamente desearle lo mejor, la conozco de tiempo atrás como funcionaria del IDU en su momento, yo era concejal, después como concejala, le deseo lo mejor, yo sé que usted tiene las capacidades gerenciales, tiene todas las habilidades para poder adelantar su gestión de la mejor manera y deseamos que esta Comisión trabaje de manera mancomunada en sus propósitos.

Termino con esto, la semana pasada le radiqué más de 35.000 firmas, ministra, de una solicitud para poder en cierto modo general proceso de virtualización de todos los trámites que hoy tiene que hacer una persona frente a temas como el pase, temas como los cursos pedagógicos que hoy se hacen de manera presencial, que se están presentando de manera... digamos, se está presentando para corrupción, de igual manera para trasposos, ya el sistema RUNT tiene eso habilitado, solamente es poder generar con la registraduría y tener allí un resultado final, pero es una solicitud concreta de los ciudadanos, doctor Guido, de que puedan hacer, obviamente con los mecanismos de seguridad debidos, pero ya estamos en la era de lo digital, estamos en la era de poder facilitarle a los ciudadanos sus trámites, no podemos seguirlos mandando a cursos presenciales de horas donde muchas veces ellos pierden empleo o no les dan permiso y no pueden accederse o allanarse al beneficio de reducción del 50%. Le dejamos radicado, ministra, esa solicitud y esperamos que

del ministerio tengamos pronta respuesta. Muchas gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador. Tiene el uso de la palabra la Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias señora Presidenta. Gracias señora ministra para hablarnos con esa transparencia y esa sinceridad. El de que nosotros como Congreso de la República tenemos responsabilidad, aquí no decimos que no aprobamos el presupuesto general de la Nación, por ejemplo, eso no reconocemos nosotros y eso es un reconocimiento que debemos hacer porque eso es una violación de derechos humanos para con la sociedad, con la sociedad en general. Por eso digo que gracias por esa transparencia. Yo sé que está difícil, en una ocasión también pedí a la señora Ministra que salió, a María Constanza, una reunión y me explicó con lujo de detalles cómo se iba el presupuesto que le llegaba el ministerio pagando lo que sumercé hoy nos dice también, hay que pagarle al concesionario porque hay contratos establecidos, no de este gobierno sino de los gobiernos anteriores, contratos que llevan 10 y 15 y 20 años, 30 años como este contrato de la concesionaria de 30 años, como el que yo acabo de decir de la vía al llano, por ejemplo, son hasta el 2054 hay que estar pagando esos contratos, cuándo nos entregan esa vía a nosotros para que sea de los colombianos, pues nos vamos a morir seguramente en eso, perdón la....(risas).

Pero otra cosa, señora ministra, yo sé que hay un déficit enorme porque es el gobierno que terminó del Gobierno Duque hizo un préstamo muy, muy, muy terrible digo yo porque sacó un préstamo de 5.300 millones de dólares a 3 años, para pagarlo a 3 años, ¿quién lo está pagando? este gobierno, eso no lo comentamos ni lo ponemos nosotros sobre la mesa, que eso incide en las políticas a ejecutar. Yo saludo lo de los Caminos de la Paz y seguro que me dio un golpe en mi corazón porque yo soy una mujer que velo siempre por esos Caminos y porque sé de las dificultades que se viven en los territorios, pero, aun así, hay uno que otro territorio, señora ministra, que están ejecutando esos Caminos Vecinales, por allá en un municipio muy lejano de aquí, en la Colombia profunda, Santa Helena del Opón hay dos juntas de acción comunal terminando sus caminos vecinales donde nunca había llegado.

Pero si llegaron los Aguilar y se apoderaron del recurso que había para esas vías, eso sí llegaron muy prontamente y la gente quedó sin vía, con unas trochas que parecen ríos secos, huecos y piedra, huecos y piedra, allá están terminando esas dos veredas sus caminos vecinales. No es...nosotros quisiéramos que fuera más, pero la realidad nos dice otra cosa, pero estoy segura que con su experticia, con su experiencia podemos avanzar en cambiar ese modelo tan nefasto que tenemos los colombianos

y que no reconocemos, ese modelo de concesionar nuestras vías cuando puede perfectamente el Estado ejecutar, hacer la ejecución de las vías. Esperamos y en esto va a tener la contribución del Partido Comunes, señora ministra, en que logremos avanzar todos juntos en ese tema. Muchas gracias señora Presidenta, muchas gracias señora ministra.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senadora. Doctor Guido, la ministra ha pedido una aclaración antes de que usted haga el cierre. Entonces, adelante ministra.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Claro ministra.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Muchas gracias señor citante, gracias Vicepresidenta. No, Senador Quintero yo dije exactamente lo contrario y es, no creemos que este modelo financiero que es el que se ha vendido durante los últimos años como la solución para la financiación de infraestructuras, casi que el instrumento principal sea un instrumento que esté generando equidad, ni siquiera se hace un balance del cumplimiento de esas concesiones y lo que recibimos es un reporte permanente de incumplimiento de compromisos de obras viales que eran parte de los contratos de concesión. Nosotros hemos hecho un giro a esa dinámica, estamos exigiendo a los concesionarios el cumplimiento de sus obligaciones contractuales y en eso voy a ser absolutamente radical, yo soy una persona más moderada, más diplomática, pero en eso yo no voy a ceder un segundo; lo he hecho en el pasado con grandes contratistas del Estado que le han incumplido y pues uno tiene que ser firme, no dejarse presionar y hacer la tarea que le corresponde. Y vamos a reevaluar ese modelo, Senador, y muy pronto va a tener usted noticias de una vía que estaba concesionada y que, digamos, vamos a hacer un cambio, como le digo, no se había estado preparando la ANI o INVIAS para esto pero lo vamos a hacer porque hay que empezar y en las vías en que INVIAS pueda hacer esa labor del mantenimiento de las obras, de reducir tarifas, lo vamos a hacer porque hay que demostrar que hay otros modelos viables y justos y ese es el compromiso del gobierno y créame, Senador, lo vamos a hacer y muy pronto espero poder traerles ya la confirmación de ese hecho. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted ministra. Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

La moción de procedimiento es también como citante, para ver entonces si me deja responderle a la ministra.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Deje que el Senador Guido y enseguida usted.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Está bien.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Pero si quiere pregúntele de una vez, yo no tengo ningún problema, no tengo hambre, no, no hay problema.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Senador Quintero, el Senador Guido le dio el uso de la palabra.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias Presidenta. ministra, de todas las personas que han venido acá a decir lo que usted está diciendo, usted es la que menos tiene la culpa, usted acaba de empezar. El problema es que ustedes no prometieron una obligación de medios sino una obligación de resultados y les queda un año y tres meses, les queda un año y tres meses para tratar de buscar un mecanismo o un instrumento más equitativo y más justo y la comunidad yo creo que votó por ustedes o que votó por el Gobierno del Presidente Petro, poco le interesa si usted considera que este mecanismo es justo, inequitativo o equitativo, ellos les interesa es que les cumplan con la palabra y que rebajen tarifas que fue lo que ustedes prometieron. Usted en su segunda intervención dice cosas como que INVIAS y la ANI no estaban preparados para eso, eso muestra la falta de coordinación y planeación de este gobierno; si ustedes hubieran querido rebajar las tarifas como se comprometieron y reevaluar este instrumento, desde hace mucho rato hubieran puesto a INVIAS y a la ANI a hacer lo que se está diciendo. Yo a usted la exonero de culpa, ministra, usted acaba de llegar, pero no al Presidente Petro. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Senador Guido, para cerrar el debate tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, yo insisto en lo que decía en un comienzo en mi intervención en el sentido de que yo no estoy en desacuerdo con el sistema de concesiones, pienso sí que el Estado debería hacer más inversión pública en materia vial y no solamente en vías terciarias, que ese es otro tema inacabado desde el punto de vista de la discusión, del cual, ministra, tendremos que hablar en los próximos días. Pero, señor presidente de la ANI, estamos hablando hoy del tema de las concesiones que es un tema reglado, asumido jurídicamente desde la Constitución pasando por varias leyes y decretos reglamentarios. Usted nos

dice un poco indolentemente, excúseme el término, pero no encuentro otro que pueda ser menos desapacible, nos habla de una serie de hechos que han ocurrido desde su reciente llegada a la ANI, que nos hablan de la poca seriedad que le otorgó a este debate, me dice que estuve en Manizales tomando tinto allá con el Ministro de Trabajo ¿fue así que me dijo?, bueno y si no, de cualquier manera, lo invitamos, pero éste no es tema que a uno se le ocurra, señor director. Resulta que yo y es que yo me he reunido con fulanos en el despacho de la dirección de la ANI o me he reunido con tales personas que son originadores o proponentes, no, este es un tema reglado señor director, aquí estamos señor director y ministra, frente a un tema que es crucial y este que en abril de 2027 se termina el plazo de una concesión, una concesión que duró 30 años, aunque creo que duró más de la cuenta porque recuerdo también un tribunal de arbitramento que se reunió en el 2018 para decidir si ese tribunal...para decidir si la concesión se prolongaba hasta 2027 o culminaba en 2018 o 19, tal vez cuando yo era gobernador de Caldas.

Entonces, frente a esa situación hay que tener claro en qué va el estudio de la ANI que nos dice si es conveniente que esa concesión se reverse o pueda continuar cuando la ANI adopte el estudio mediante el cual la concesionaria está pidiendo que se prorrogue por 30 años más. Es que son 30 años más y estaríamos en el Eje Cafetero bajo la coyunda de pagar una concesión 60 años, son como cinco generaciones sin que tengamos hoy claridad sobre la manera como se va a manejar ese tema.

De tal manera que, yo aquí tengo un derecho de petición, ministra y señor director, para que ahorita me den el recibido, diciendo en qué va el estudio que establece si es conveniente o no reversar esa concesión y si la ANI considera que se va a reversar, qué bueno fuera que entenderán la posibilidad de que esa plata se quedara en la región y que no volviera a manos del Estado central que es por esencia ineficiente y lejano y ausente de las problemáticas de las entidades territoriales, por eso hemos venido jalonando el proceso descentralizador.

Esto aquí no es cuestión de echar carreta, lo decía la ministra, de echar cuento, aquí es cuestión de estudiar en qué va este proceso y qué le dice hoy el gobierno por boca de ustedes a las gentes del Eje Cafetero y del Norte del Valle y de Bogotá, además, que esto influye a Bogotá, qué va a pasar con esa concesión.

Aquí ha habido intervenciones técnicamente muy serias, la del doctor José Fernando Botero fue muy seria, la del concejal de Chinchiná, presidente del concejo, del mismo alcalde fue, o sea las tienen muy oportunas y la doctora Claudia de la Asociación de Ingenieros también lo hizo y creo que, frente a esas intervenciones tan serias, tan dateadas, merecemos respuestas serias y hoy no las hemos conseguido.

Yo sé que ustedes, doctor Javier, está recién llegado a la ANI, sé que usted es PhD, es doctor,

es investigador, ha escrito 10 libros y esperaba la verdad por esa condición que usted fuera más riguroso en las respuestas que aquí se han dado.

Ministra, aquí tenemos una concesión que se acaba y que, por lo tanto, constituye un referente paradigmático de lo que son los modelos de concesión en Colombia y de la manera como ha funcionado esa particular concesión, se podrían desprender enseñanzas que usted bien ha dicho, podrían eventualmente sugerir cambio de las normas porque esto es reglado, existe la ley y decretos y un artículo de la Constitución. De tal manera que yo espero que tengamos la respuesta rápida a este derecho de petición, a otros derechos de petición que no se han contestado, que tengamos una apertura para que la comunidad conozca el desarrollo de estos procesos que ameritan unos datos y una información para saber exactamente a qué atenernos. Esto no es de ir con los ministros o funcionarios a tomar tinto en Caldas y a intentar decir que este es un tema...éste es un tema político doctor Santiago, que no sea un tema electoral es distinto, pero si esto no es político, entonces qué es político. Aquí estamos hablando de una política pública, una política pública que ha implicado que en Colombia se hayan hecho 10.000 kms de vías por concesión, se hayan hecho más de 1.100 puentes y viaductos, se hayan hecho más de 80 túneles, si eso no es política entonces qué es.

Y, además, un modelo en donde la ingeniería colombiana ha demostrado que...una ingeniería ni la doctora...ni la ministra ni usted son ingenieros, pero aquí han demostrado que aquí estamos en capacidad de hacer grandes obras. Cuando uno se recorre este país se encuentra algunos túneles o pasa por ahí, se da cuenta la manera como hemos avanzado y como tenemos una ingeniería solvente, altísimamente competente para este tipo de proyectos. ¿Entonces yo qué digo? Necesitamos respuestas, señora ministra, señor director de la ANI, respuestas que no han quedado claras. Creo ministra que sí es un referente esto para opinar sobre sobre lo que pensamos que tiene que ser el modelo de concesiones, pero aquí estamos frente a una realidad que nos dice que, en unos meses, en unos pocos años se vence una concesión y en unos meses, muy pocos, dos tal vez, se vence el término para decidir si esta concesión se revierte o no o si se prorroga con lo que ha venido planteándose en las ofertas de los originadores o del originador. Qué digo yo, este debate tiene que continuar, entiendan esta intervención como una intervención amigable, reflexiva, racional, respetuosa, que, entre otras cosas, define en buena parte lo que tendría que ser las buenas relaciones entre el gobierno y el Congreso que controla al gobierno y ojalá que el gobierno todo, empezando por el Presidente Petro entendieran esto. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador Guido. Con su intervención damos por cerrado el debate del día martes 25 de marzo. Le pido al Secretario continuar con

el orden del día. Vamos a leer las proposiciones y la pasa, Senador, porque se están yendo para poderlas aprobar. Por eso, díganos para ponerla en consideración o pásenlo acá a la mesa directiva, por favor.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Yo manifiesto mi insatisfacción en las respuestas del debate. Como sé que en la proposición los compañeros pues...y en sus argumentos han establecido que están de acuerdo con la ministra y para no someterlo a votación, dejo constancia que el Senador Esteban Quintero, Senador de la oposición queda insatisfecho con las respuestas del ministerio y del presidente de la ANI. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

A usted Senador. Continuamos Secretario con el siguiente punto del orden del día.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora Presidenta. En este momento por procedibilidad hay unas proposiciones presentadas a la Secretaría General, presentado por la honorable Senadora Sandra Jaimes que pide:

“De manera respetuosa y conforme a los artículos 66, 230 y 264, crearse una Comisión Accidental del seguimiento a la problemática de peajes en el país”. Ha solicitado la Senadora Sandra Jaimes crear una Subcomisión sobre los peajes en el país.

La Senadora Soledad Tamayo ha pedido una proposición para la concesión vial a los llanos. Dice *“Cítese a debate de control político la Comisión Sexta Constitucional, a la Ministra de Transporte y al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), a la Contraloría, a la concesión vial de los llanos, alcaldes de los municipios de Villavicencio, Acacias, Guamal, San Martín, Granada, Puerto López y Puerto Gaitán y las veedurías ciudadanas”.* Soledad Tamayo.

Una proposición presentada por el Senador Álex Flórez para realizar una *audiencia pública en el municipio de Sincelejo para la crisis de la prestación de los servicios públicos esenciales de aseo al agua potable y saneamiento básico. Cítese a la Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio; Superintendente de Servicios Públicos; Viceministro de Agua y Saneamiento Básico.*

Un debate de control político presentado por el Partido MIRA, tema: presente y futuro del servicio de gestión de residuos sólidos en Bogotá. Citando a los Ministros de Vivienda, Superintendente de Servicios Públicos, director ejecutivo de la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Público - a la CRA, y ha invitado a los alcaldes de Bogotá, Secretaría de Hábitat, directora Unidad Administrativa Especial y otros, aproximadamente 10 más. Es una audiencia pública.

Hay esas proposiciones, señora Presidenta, para poner en consideración. Certifico que hay quórum

todavía en el recinto para ver si lo podemos aprobar de manera pupitre, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

¿Están de acuerdo los Senadores y Senadoras con aprobar las proposiciones que el Secretario ha leído? Aprobadas señor Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Certifico la aprobación señora Presidenta. Señora Presidenta no siendo más, hay radicada...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Anuncios.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Pasamos al espacio de los anuncios. **Proyecto de Ley número 328 de 2024 Senado, por medio de la cual se establece amnistía de intereses y alivios económicos a los deudores del instituto colombiano de crédito educativo y estudios técnicos en el exterior “Mariano Ospina Pérez” Icetex, y se posibilita la suscripción de acuerdos de pagos y se dictan otras disposiciones sobre los fondos propios de las entidades nacionales y territoriales de naturaleza pública.** Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 278 de 2024 Senado, por medio del cual se exalta como patrimonio cultural de la Nación el festival nacional minero y sus manifestaciones culturales del municipio de San Pablo de Borbur, y se dictan otras disposiciones. Sandra Jaimes.

Proyecto de Ley número 56 de 2024 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones. Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 299 de 2024 Senado, por medio de la cual se declara patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación el festival nacional son de negro de santa lucía – atlántico y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 288 de 2024 Senado, por medio de la cual se crea y regula el “cemento para el desarrollo.

Proyecto de Ley número 176 de 2024 Senado – 187 de 2023 Cámara, por medio de la cual se crea y regula el “cemento para el desarrollo.

Proyecto de Ley número 18 de 2024 Senado, por medio de la cual se reconoce al “festival del cuy y la cultura campesina”, ligado a la producción del cuy en el departamento de Nariño, como manifestación del patrimonio cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 19 de 2024 Senado, por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación el saber ancestral de las tejedoras de la iraca y como símbolo cultural de la Nación el sombrero Sandoneño y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 82 de 2024 Senado, por medio de la cual se regula la asignación de plazas o escenarios de práctica laboral, la práctica de judicatura y pasantías, y se dictan otras disposiciones”.

Proyecto de Ley número 151 de 2024 Senado, por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 – código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 99 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 95 de 2024, por medio de la cual se modifica la Ley 1829 de 2017 y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 211 de 2024 Senado, por medio de la cual se moderniza y desarrolla el sistema ferroviario nacional y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 214 de 2024 Senado, por medio de la cual se prohíbe el inicio de la jornada escolar antes de las 7:00 a. m. y se dicta otras disposiciones - estudio sin madrugón.

Proyecto de Ley número 132 de 2024 Senado por medio de la cual se organiza el servicio público de la formación técnica, se modifican las Leyes 30 de 1992, 749 de 2002 y 1064 de 2006, y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 172 de 2024 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994, se dictan disposiciones en relación a la prestación de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 209 de 2024 Senado – 319 de 2023 Cámara, por medio de la cual se establece el programa escuela del Café y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 229 de 2024 Senado - 314 de 2023 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos en Colombia producidos por accesorios de carga por cable de teléfonos inteligentes y tabletas electrónicas.

Proyecto de Ley número 92 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen medidas para incentivar el turismo en la ciudad de Bogotá, se promueve el arte urbano y se instituye el festival Bogotá: galería a cielo abierto y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 251 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 200 de 2024 Senado, por medio de la cual se fortalecen los derechos

parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – Ley los padres educan.

Señora Presidenta anunciamos los proyectos de ley que estaban hoy en el orden del día, como lo estableció el señor Presidente.

Siendo las dos de la tarde (2:00 p. m.) la señora Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez, levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Presidente

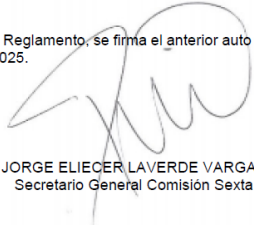
ANA MARÍA CASTAÑEDA GOMEZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 36-25, de la sesión del día 25 de marzo de 2025, que consta de 65 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los diecinueve (19) días del mes de agosto de 2025.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta

* * *

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE/

ACTA NÚMERO 37 DE 2025

(marzo 26)

Tercera Legislatura – 2024-2025

El día veintiséis (26) de marzo de dos mil veinticinco (2025), siendo las diez y treinta y cuatro minutos de la mañana (10:34 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la Comisión, con el fin de sesionar.

El Señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Da inicio a la sesión y ordena al Secretario efectuar el primer llamado a lista

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamado a lista.-

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Elías Vidal Julio Alberto,
Flórez Porras Pedro Hernando,
Guevara Villabón Carlos Eduardo,
Quintero Cardona Esteban,
Tamayo Tamayo Soledad.

Hay cinco (5) honorables Senadores, certifica la secretaria general, señor Presidente, y sólo hay quórum deliberatorio. Según su instrucción, señor

Presidente, voy a ir dando lectura al orden del día o voy haciendo anuncios de proyectos de ley.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María,
Echeverri Piedrahíta Guido,
Elías Vidal Julio Alberto,
Flórez Hernández Alex Xavier,
Jaimes Cruz Sandra Yaneth,
Ramírez Lobo Silva Sandra.

Con excusa dejan de asistir a la sesión los siguientes honorables Senadores:

Daza Guevara Robert,
Trujillo González Carlos Andrés.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Antes de eso, démosle la palabra al honorable Senador Esteban Quintero, que nos la ha solicitado, señor Secretario. Adelante Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias. Presidente, lo que pasa es que hoy se está discutiendo en la Comisión de ordenamiento territorial, el concepto positivo o no, de esa Comisión, frente a la conformación del área metropolitana en el Oriente Antioqueño, mi región. Estamos contando con la participación de 5 alcaldes, entonces, yo estoy allá en la Comisión, y pues apenas allá quórum decisorio, aquí estaré. Entonces, para pedirle autorización de retirarme. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias, honorable Senador. Importantísima reunión en la que Usted debe estar.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, siguiendo su instrucción, vamos a hacer anuncio de proyectos, señor Presidente:

Proyecto de Ley número 278 de 2024, Sandra Yaneth Jaimes.

Proyecto de Ley número 56 de 2024, Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 328 de 2024, Josué Alirio Barrera.

Proyecto de Ley número 299 de 2024, Pedro Hernando Flórez.

Proyecto de Ley número 288 de 2024, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 176 de 2024, 187 de 2023, Álex Flórez.

Proyecto de Ley número 251 de 2024, Soledad Tamayo.

Proyecto de Ley número 200 de 2024, Soledad Tamayo.

Proyecto de Ley número 132 de 2024, Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 18 de 2024, Robert Daza.

Proyecto de Ley número 19 de 2024, Robert Daza.

Proyecto de Ley número 92 de 2024 Senado, Carlos Eduardo Guevara.

Proyecto de Ley número 151 de 2024, Álex Xavier Flórez.

Proyecto de Ley número 91 de 2024, Álex Xavier Flórez.

Proyecto de Ley número 95 de 2024, Sandra Yaneth Jaimes.

Proyecto de Ley número 211 de 2024, Carlos Eduardo Guevara.

Proyecto de Ley número 214 de 2024, Guido Echeverri Piedrahíta.

Proyecto de Ley número 209 de 2024 Senado, 319 de 2023 Cámara, Guido Echeverri Piedrahíta

Proyecto de Ley número 172 de 2024 Senado, Pedro Hernando Flórez.

Proyecto de Ley número 203 de 2024, Carlos Eduardo Guevara.

Proyecto de Ley número 126 de 2024, Carlos Andrés Trujillo.

Proyecto de Ley número 309 de 2024, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 293 de 2024, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 158 de 2024, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 222 de 2024, Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Proyecto de Ley número 252 de 2024, Carlos Andrés Trujillo.

Proyecto de Ley número 106 de 2024, Sandra Yaneth Jaimes.

Proyecto de Ley número 102 de 2024, Soledad Tamayo Tamayo.

Proyecto de Ley número 223 de 2024, Soledad Tamayo Tamayo.

Proyecto de Ley número 260 de 2024, Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 327 de 2024, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 182 de 2024, Sandra Yaneth Jaimes.

Proyecto de Ley número 199 de 2024 Senado, Sandra Ramírez Lobo Silva.

Proyecto de Ley número 229 de 2024, 314 de 2023 Cámara, Pedro Hernando Flórez.

Proyecto de Ley número 92 de 2024 Pedro Hernando Flórez.

Señor Presidente, han quedado anunciados 35 proyectos de ley.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

O sea, el 100% de los proyectos de ley.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente, así me han informado desde la parte administrativa, 35 proyectos de ley, señor presidente, y siguiendo su instrucción, las próximas semanas creo que hay debates, usted ha solicitado que el 7 y 8 de abril, se estén abordando todos los proyectos de le, y faltan unas radicaciones de ponencias que tienen algunos honorables Senadores, que han pedido espacio, para temas de 40 proyectos de ley para discusión en esta Comisión, y yo creo, Presidente, para que se puedan ir evacuando, porque ya hay más de 40 proyectos de ley que deben salir de esta Comisión.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias, señor Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ya hay anuncios y ya a las 11 hay Plenaria.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Hagamos un receso, señor Secretario de 10 minutos, y por favor, los equipos de trabajo que le escriban a los Senadores para que se hagan presente en el recinto, un receso de 10, 15 minuticos, señor Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, en este momento hay quórum para la aprobación del orden del día. Si Usted me permite, ya le di lectura para el llamamiento a lista, para su aprobación.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Permítame, señor Secretario, darle la bienvenida a la honorable Vicepresidenta de esta Comisión, la honorable Senadora Ana María Castañeda, Vicepresidenta, y por supuesto, al honorable Senador Álex Flórez, y al doctor Guido, y nuestro gran maestro, Senador Guido Echeverri. Felicitaciones por ese gran debate ayer, honorable Senador. Ahora sí, señor Secretario, adelante.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ya di lectura al orden del día, señor Presidente. e hice los anuncios de 35 proyectos de ley.

votación nominal-

llamado a lista:

Castañeda Ana María	Gómez	Sí	Daza Guevara Robert	
---------------------	-------	----	---------------------	--

Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo		Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
Votos Favorables			9

Nueve (9) votos por el Sí, ha sido aprobado el orden del día. Siguiendo el orden del día, señor Presidente, si da la instrucción, continuaríamos con el himno nacional de la República de Colombia.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Adelante, señor Secretario.

Himno Nacional de la República de Colombia.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Siguiente punto del orden del día, señor Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, no han abierto registro, puedo continuar con el orden del día, siguiendo su instrucción. Señor Presidente, también para informarle, que ya se dieron los anuncios de 35 proyectos de ley, señor Presidente, y para informarle a los honorables Senadores, una instrucción que ha dado la mesa directiva, se sesionará también para evaluar proyectos de ley, que son más de 40, el lunes 6 y martes 7 de abril, señor Presidente.

Entonces, discusión y votación de ponencias para primer debate los siguientes proyectos de ley: **Proyecto de Ley 178 de 2024 Senado, por medio de la cual se exalta como patrimonio cultural de la Nación el festival minero y sus manifestaciones culturales del municipio de San Pablo de Borbur y se dictan otras disposiciones.** Autora y ponente, *Sandra Yaneth Jaimes Cruz, Honorable Senadora.*

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senadora Sandra, tiene Usted el uso de la palabra.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Señor Presidente, muchas gracias. Bueno, el presente proyecto de ley tiene como objetivo exaltar como patrimonio cultural inmaterial de la Nación, el festival nacional minero y sus manifestaciones culturales, tales como carros tierreros y competencia de la mujer minera, del municipio de San Pablo de Borbur – Boyacá. Este proyecto amparado en la tradición ancestral de las actividades de minería de esmeraldas, elemento que pertenece al patrimonio

cultural de este municipio. Está iniciativa consta de ocho artículos, que buscan principalmente, voy a señalar acá, lo principal de estos artículos que, es la autorización para que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, acompañan al municipio, en el procedimiento que permita la inclusión del festival nacional minero y sus manifestaciones culturales, tales como carros tierreros y competencia de la mujer minera del municipio de San Pablo de Borbur - Boyacá, además, promover la participación de las mujeres que son los artículos muy importantes la participación de las mujeres en este festival minero del municipio de San Pablo.

La promoción, difusión y conservación y protección del desarrollo del festival nacional minero y sus manifestaciones culturales, tales como carros tierreros y competencia de la mujer minera. El festival nacional minero, que se celebra en el municipio de San Pablo de Borbur, en el departamento de Boyacá, se constituye en una manifestación cultural que ha evolucionado como un emblema del patrimonio minero de esmeraldas de Colombia, y que a través de este festival, la comunidad local expresa su orgullo por la actividad minera de esmeraldas, la cual ha moldeado tanto la historia, como el presente de la región, y esto simboliza y representa la importancia cultural y social de minería en San Pablo de Borbur, en particular, de las esmeraldas, siendo un pilar en el desarrollo económico y cultural del municipio, definiendo de manera profunda la estructura social y la identidad. Listo señor Presidente, entonces invito a los Senadores, por las anteriores consideraciones.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senadora Sandra, nos acaban...y Senadores y Senadoras, nos acaban de informar que abrieron el registro en la Plenaria, es decir, debemos suspender la sesión de esta Comisión. Entonces, se levanta la sesión y se convoca...

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

...también queda nuevamente anunciado Proyecto de Ley número 278 de 2024 Senado, para darle continuidad al debate, señor Presidente, siguiendo su instrucción.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias, señor Secretario. Se levanta la sesión y se convoca para el día martes...Adelante, Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

¿Se anunció el 056?

Siendo las once y quince minutos de la mañana (11:15 a. m.) el señor Presidente, levanta la sesión y la convoca para el día martes primero de abril, a las 9:00 de la mañana.

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Presidente

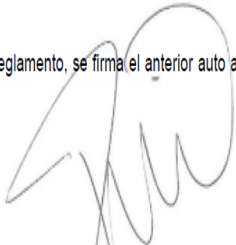
ANA MARÍA CASTAÑEDA GOMEZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 37-25, de la sesión del día 26 de marzo de 2025, que consta de 5 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los diecinueve (19) días del mes de agosto de 2025.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta

CONTENIDO

Gaceta número 1556 - jueves, 28 de agosto de 2025	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
ACTAS DE COMISIÓN	Págs.
Acta número 36 de 2025 (marzo 25)	1
Acta número 37 de 2025 (marzo 26)	3 8