



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 - Nº 1674

Bogotá, D. C., jueves, 11 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 39 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 003 DE 2025

(agosto 19)

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de
junio de 2026

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Buenos días, honorables Representantes, buenos días a los miembros de las Unidades de Trabajo Legislativo, a los funcionarios del Gobierno nacional que hoy nos acompañan, a los medios de comunicación y a los colombianos que nos siguen a través de las plataformas digitales que ha dispuesto la Comisión. Señor Presidente, son las nueve y treinta y nueve (9: 39 a. m.), del martes 19 de agosto.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Buenos días, Secretario, buenos días honorables Representantes, abramos registro para iniciar la sesión, buenos días.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bienvenido doctor Aníbal a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, Representante a la Cámara del Partido Liberal Colombiano, ¿cómo está usted? Buenos días, señora Ministra.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bueno, nuevamente muy buenos días honorables Representantes, a los funcionarios del Gobierno nacional que nos acompañan, a los miembros de las Unidades de Trabajo Legislativo, a los funcionarios de la Comisión Sexta y a los colombianos que nos

siguen a través de las plataformas que ha dispuesto la Comisión para tal fin. Señor Presidente, abierto el registro, procedamos de conformidad con el artículo 93 de la Ley 5ª del 92.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Secretario. Siendo las diez y veintitrés (10:23 a. m.) del día martes 19 de agosto, se abre la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente. Sírvase llamar a lista, señor Secretario.

Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:

Gracias, señor Presidente.

Caicedo Angulo Cristóbal

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro

González Hernando

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Carreño Yulieth Andrea.

Señor Presidente, realizado el primer llamado a lista, han contestado ocho (8) honorables Representantes en los términos de la Ley 5ª del 92. Presidente, tenemos quórum deliberatorio.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Representantes:

Caicedo Navas Diego Fernando

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Castaño Susana

Herrera Rodríguez Irma Luz

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Sogamoso Ingrid Marlen

Torres Romero Dolcey.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Teniendo en cuenta que existe quórum deliberatorio en los términos de la Ley 5ª, señor Secretario, sírvase leer el orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro
Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de junio
de 2026

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al 16
de diciembre de 2025)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

**Para la sesión ordinaria del día martes, 19 de
agosto de 2025**

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Aprobación Actas

- **Acta número 01 del 21 de julio de 2025.**
- **Acta número 02 del 29 de julio de 2025.**

III

Citación a servidores públicos

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

PROPOSICIÓN NÚMERO 02

-Aprobada-

(21 de julio de 2025)

Presentada por los honorables Representantes
*Alejandro García Ríos, Carolina Giraldo Botero,
Anibal Gustavo Hoyos Franco, Diego Patiño
Amariles.*

Los Congresistas abajo firmantes presentamos
a la honorable Mesa Directiva de la Comisión
Sexta de la Cámara de Representantes, la siguiente
proposición, en ejercicio de las facultades conferidas
por el artículo 114 de la Constitución Política y
el artículo 233 de la Ley 5ª de 1992, con el fin de
**citar a la señora Ministra de Transporte, doctora
María Fernanda Rojas Mantilla,** con el propósito
de conocer de manera directa los avances, retos,
respuestas y alternativas institucionales frente a las
principales necesidades y problemáticas que presenta
la infraestructura de transporte del departamento de
Risaralda, así como las perspectivas del Ministerio de
Transporte para garantizar su adecuado desarrollo.

Justificación

La infraestructura de transporte es un factor
estratégico para el desarrollo económico, social
y logístico de Risaralda y de la región del Eje
Cafetero. A pesar de los esfuerzos realizados por
los Representantes del departamento para establecer
un diálogo institucional fluido con el Ministerio de
Transporte, aún persisten vacíos de información
y coordinación que dificultan la articulación de
acciones efectivas frente a los principales retos
viales del territorio.

Desde el mes de febrero del presente año, el
Bloque Parlamentario de Risaralda ha solicitado
al Ministerio de Transporte la apertura de un
espacio formal de trabajo para exponer inquietudes
y propuestas de solución a las necesidades de
conectividad regional. Esta solicitud fue reiterada
mediante comunicación formal suscrita por todos
los Congresistas del departamento el 20 de mayo
pasado, sin que hasta la fecha se haya concretado
dicho espacio de concertación.

Entre las preocupaciones centrales que motivan
esta citación se encuentran, de manera general:

1. El estado de ejecución y gobernanza del
Programa Vías del Samán, bajo responsabilidad
del Invías, en el cual se identifican inquietudes
en materia de sostenibilidad financiera, avances
de obra, adquisición predial, licenciamiento
ambiental, estructura operativa y descentralización
de decisiones. Existen propuestas para optimizar
su gerencia y operación territorial, que se espera
puedan ser evaluadas por la señora Ministra.

2. El proceso de estructuración de la **Iniciativa
Privada IP Conexión Centro**, actualmente en
evaluación por la ANI, respecto de la cual se han
manifestado inquietudes sobre criterios de equidad
territorial y participación de los actores regionales
en la definición de prioridades.

3. El inicio y cumplimiento del compromiso
de **mejoramiento de la vía Risaralda-Chocó**,
anunciado en su momento por la anterior
administración del Ministerio, cuya concreción es
prioritaria para la conectividad interdepartamental.

4. El mal estado de la **red terciaria vial del
departamento**, aspecto que requiere intervención
decidida por parte de Invías y articulación con el
departamento y los municipios para mejorar la
movilidad rural.

5. El estado de otras inversiones de Invías
en Risaralda, incluyendo de manera especial
el **mejoramiento de la vía Pereira-Marsella**,
obra priorizada e incluida en el Plan Nacional
de Desarrollo, respecto de las cuales se espera
conocer información actualizada, cronogramas y
perspectivas de ejecución.

6. Las obras de inversión a cargo de la
Concesión Pacífico 3 en Risaralda, en particular
aquellas que inciden directamente en la conectividad
y competitividad del departamento.

7. El compromiso asumido por el Presidente de la República y la anterior administración del Ministerio de Transporte, para garantizar **la inclusión de Risaralda en el tramo aprobado en la etapa de factibilidad del proyecto Tren del Pacífico**, así como en otros proyectos férreos y de transporte intermodal en desarrollo. Se considera prioritario conocer la posición actual del Ministerio sobre la participación efectiva de Risaralda en estas iniciativas estratégicas para la movilidad de carga y pasajeros, fundamentales para la competitividad y la integración regional e internacional del departamento.

8. El estado de avance del **Programa Vías Verdes en el departamento de Risaralda**, particularmente en los tramos priorizados o proyectados en el marco de esta iniciativa nacional de recuperación de infraestructura férrea para usos turísticos, recreativos o de transporte no motorizado.

9. El plan de acción e inversión del **Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira**, aprobado recientemente hasta 2050 por parte de la Aeronáutica Civil. El Plan prevé inversiones importantes que se desarrollarán de manera escalonada -incluida la modernización de la terminal aérea, construcción de un quinto puente aéreo, nuevas posiciones en plataforma y mejoras en accesos, parqueaderos y sistemas aeronáuticos-, con una inversión estimada pública y privada significativa. El aeropuerto Matecaña moviliza más del 75% de los pasajeros del centrooccidente del país con más de 2.8 millones en 2024.

En todos estos aspectos, el propósito de la citación es escuchar las respuestas institucionales del Ministerio de Transporte, conocer sus diagnósticos, avances y proyecciones, así como presentar inquietudes y propuestas desde la representación parlamentaria y territorial, con miras a mejorar la dirección, ejecución y resultados de la política pública de infraestructura en Risaralda.

Citados:

Ministra de Transporte, Dra. *María Fernanda Rojas Mantilla*.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, *Oscar Javier Torres Yarzagaray*

Director (e) del Instituto Nacional de Vías, Invías, *John Jairo González Bernal*

Director Aeronáutica Civil - Brigadier General (R. A) *José Henry Pinto Rodríguez*

Presidente de Findeter, *Juan Carlos Muñiz Pacheco*.

Invitados:

Gobernador de Risaralda, *Juan Diego Patiño Ochoa*

Alcalde de Pereira, *Mauricio Salazar Peláez*

Alcalde de Dosquebradas, *Roberto Jiménez Naranjo*

Alcalde de La Virginia, *Juan Carlos Botero Barón*

Alcalde de Pueblo Rico, *Martín Siagama*

Alcalde de Marsella, *Alberto Peláez Henao*

Alcalde de Belén de Umbría, *John Fredy Montes Velásquez*

Coordinador Veeduría ciudadana del Programa Vías del Samán, *Luis Fernando Sanz*

Representantes de comunidades afectadas por los proyectos viales.

Solicitamos que el debate de control político sea transmitido en vivo por el Canal Institucional y por las distintas plataformas digitales del Congreso de la República.

Cuestionario

Se adiciona el cuestionario a la presente solicitud de control político, para que pueda ser trasladado y ser respondido por las entidades citadas de acuerdo a su competencia:

1. Estado del Programa Vías del Samán

a) ¿Cuál es el estado de ejecución física y financiera del Programa Vías del Samán en Risaralda, a corte del primer semestre de 2025?

b) ¿Qué dificultades específicas se han presentado en materia de sostenibilidad financiera, adquisición predial, licenciamiento ambiental y trámites interinstitucionales? Por favor discriminar la información por cada uno de estos elementos.

c) ¿Qué ajustes se están considerando para optimizar su estructura operativa y descentralizar la toma de decisiones?

d) ¿Se ha evaluado la posibilidad de implementar una gerencia territorial en Risaralda para este programa? En caso afirmativo, indique el avance; en caso negativo, justifique.

e) ¿Qué propuestas han sido recibidas o consideradas por parte del Ministerio o del Invías para mejorar la gerencia y operación territorial del programa?

2. IP Conexión Centro – Participación territorial

a) ¿Cuáles son los criterios de equidad territorial aplicados por el Ministerio y la ANI en la estructuración de la Iniciativa Privada IP Conexión Centro?

b) ¿Qué obras están previstas específicamente para Risaralda en el marco de esta IP?

c) ¿Cómo se garantizó la participación de los actores regionales, autoridades y comunidades del departamento durante la estructuración del proyecto?

d) ¿Qué mecanismos contempla la ANI para corregir los desequilibrios territoriales detectados en la propuesta del originador antes de su aprobación?

3. Vía Risaralda-Chocó

- a) ¿Cuál es el estado actual del compromiso de mejoramiento de la vía Risaralda-Chocó anunciado por la administración anterior del Ministerio?
- b) ¿Qué acciones se han adelantado desde el Ministerio para cumplir dicho compromiso?
- c) ¿Existe un proyecto estructurado, cronograma definido y presupuesto asignado?

4. Red Terciaria Vial de Risaralda

- a) ¿Qué diagnóstico tiene Invías sobre el estado de la red terciaria vial del departamento de Risaralda?
- b) ¿Qué intervenciones están previstas para mejorar la movilidad rural en coordinación con los municipios y la Gobernación?
- c) ¿Se cuenta con fuentes de financiación asignadas y cronogramas definidos para dichas intervenciones?

5. Obras en la vía Pereira-Marsella

- a) ¿Cuál es el estado de avance del proyecto de mejoramiento de la vía Pereira-Marsella, priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo?
- b) ¿Qué cronograma, fuentes de financiación y etapa contractual tiene actualmente esta obra?

6. Obras de la Concesión Pacífico 3 en Risaralda

- a) ¿Qué obras de inversión ha ejecutado o tiene proyectadas la Concesión Pacífico 3 en el departamento de Risaralda?
- b) ¿Qué impacto tienen estas obras en la conectividad y competitividad del departamento?
- c) ¿Cómo se ha hecho seguimiento a los compromisos contractuales de la concesión en este territorio?

7. Proyecto Tren del Pacífico – Inclusión de Risaralda

- a) ¿Cuál es la posición del Ministerio frente a la inclusión de Risaralda en el tramo aprobado del Tren del Pacífico?
- b) ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio para garantizar dicha inclusión y su viabilidad técnica y financiera?
- c) ¿Qué otros proyectos férreos o de transporte intermodal en desarrollo podrían involucrar al departamento de Risaralda?
- d) ¿Cuál ha sido el papel de la ANI en la planeación o estructuración de estos proyectos?

8. Programa Vías Verdes en Risaralda

- a) ¿Qué tramos del Programa Vías Verdes han sido priorizados o proyectados en el departamento de Risaralda?
- b) ¿Cuál es el estado de avance en el diseño o ejecución de estos tramos?
- c) ¿Qué fuentes de financiación están previstas para estos proyectos?

9. Plan Maestro Aeropuerto Internacional Matecaña

- a) ¿Cuál es el cronograma de inversiones establecido en el Plan Maestro del Aeropuerto Matecaña aprobado hasta 2050?
- b) ¿Cuáles son las obras previstas y sus respectivas fuentes de financiación (públicas y privadas)?
- c) ¿Qué acciones ha tomado la Aeronáutica Civil para asegurar el cumplimiento del plan y su articulación con la infraestructura urbana y regional?
- d) ¿Qué papel tendrá la Aeronáutica Civil en la modernización de la terminal aérea, el nuevo puente aéreo y las demás obras mencionadas?

Cuestionario aditivo

**Presentado por el honorable Representante
Alejandro García Ríos**

En mi calidad de Representante a la Cámara e integrante de la Comisión Sexta, y en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 114 de la Constitución Política y el artículo 233 de la Ley 5ª de 1992, presento la siguiente proposición aditiva a la **Proposición número 02 de 2025**, aprobada el 21 de julio de 2025, mediante la cual se citó a debate de control político a la señora Ministra de Transporte y demás funcionarios, con el fin de adicionar las siguientes preguntas dirigidas a la Dirección de la Aeronáutica Civil, en relación con el punto 9 del objeto del debate, referente al Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira:

El Aeropuerto Internacional Matecaña, bajo operación del concesionario OPAM, es un activo estratégico para la conectividad del centroccidente del país. Desde el nivel local se han promovido esfuerzos técnicos y de planificación urbana orientados a comprender y proyectar las limitaciones operativas de la pista, reconociendo que su longitud actual restringe el tipo de aeronaves que pueden operar en condiciones óptimas, especialmente en trayectos internacionales.

1. ¿Qué acciones considera debe adelantar la Aeronáutica Civil, en su rol de autoridad orientadora del sistema aeroportuario nacional y regional, frente a las restricciones operativas que impone la actual longitud de la pista del Aeropuerto Internacional Matecaña? ¿Tiene prevista la entidad alguna estrategia para impulsar una reflexión técnica o promover actuaciones en materia de infraestructura que permitan abordar esta limitación, en articulación con las autoridades locales?

2. Desde su rol como autoridad orientadora en la planificación del sistema aeroportuario regional, ¿ha considerado la Aeronáutica Civil la posibilidad de evaluar, en conjunto con las autoridades locales, alternativas sobre la planificación del aeropuerto, dadas las restricciones técnicas, urbanísticas y ambientales que presenta su ubicación actual?

3. ¿Tiene prevista la Aeronáutica Civil alguna estrategia de articulación con la Gobernación de Risaralda y el municipio de Pereira para adelantar estudios de factibilidad técnica que permitan identificar

opciones de fortalecimiento o relocalización del aeropuerto, considerando criterios de competitividad, expansión operativa y seguridad aérea?

4. ¿Cómo valora la Aeronáutica Civil el impacto que puede tener el mantenimiento del aeropuerto en su ubicación actual, en relación con el crecimiento urbano de Pereira, la presión normativa, los riesgos geotécnicos del terreno y la proyección del tráfico aéreo en la región?

IV

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

V

Lo que propongan los honorables Representantes.

El Presidente,

Haiver Rincón Gutiérrez.

El Vicepresidente,

Luis Carlos Ochoa Tobón.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Presidente, en ese orden de ideas y toda vez que existe quórum deliberatorio, aprovechando la asistencia puntual de la señora Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas y por solicitud del señor citante, miembro de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, el doctor Alejandro García Ríos, Presidente, damos la posibilidad de que en sus términos usted dirija el debate, con la finalidad de que podamos ir avanzando mientras conformamos el quórum decisorio, y procedamos a apoyar el orden del día, teniendo en cuenta, como le reitero, la asistencia de la cabeza del sector y la importancia para el departamento de Risaralda de este debate, Presidente. Muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Es importante de todas maneras, a esta Honorable Comisión decirle que, primero, agradecerle por la puntualidad, señora Ministra, de verdad que llegó muy temprano y pues en ese sentido también, quiero decirle que esta Comisión, que cumple un papel importante en el seguimiento y el control al Ministerio de Transporte, que es como el Ministerio rector, para mejorar la calidad de vida de nuestras regiones, los compañeros y Congresistas citantes a este debate de control político, que son todos de la parte de la cordillera prácticamente central y orgullosos de su territorio, quieren conocer de primera mano y escuchar en un periodo, mientras completamos el quórum decisorio para aprobar el acta, que nos dé un paneo o si es posible, en el ejercicio de lo que se viene adelantando en esta región, que requiere y está citando hoy el debate de control político a su Ministerio, quien es el rector de estas instituciones que están hoy acá citadas, y pues de esa manera, Ministra, le damos la potestad para que, nos dé un pequeño conocimiento o un paneo a la Comisión, de este ejercicio con ellos.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Muchas gracias. Muy buenos días a todos los honorables Representantes, a las directivas de esta Comisión, a los funcionarios y funcionarias que también acompañan esta citación y a las personas presentes y quienes están conectados. Pero, Presidente, es que me parecería importante conocer un poco los lineamientos de los citantes. Doctor Alejandro García, con un saludo especial para usted, digamos, del planteamiento del debate, porque entiendo los temas por los cuales nos han convocado son, creo, todos los proyectos de infraestructura que hay en el departamento de Risaralda, y bueno, algunos de ellos no solamente están en la jurisdicción de Risaralda, tenemos proyectos que adelanta Invías, tenemos proyectos que adelanta la ANI, decisiones que hay que tomar en un futuro más o menos cercano por parte de la ANI, tenemos incluso proyectos que son en convenio con la Gobernación y con entidades regionales, etc.

Entonces, pues son muchísimos temas, nosotros hemos preparado las intervenciones de manera que los directivos de las entidades, el Director del Invías y el Presidente de la ANI pudieran presentar cada uno los distintos temas, pero, pues sí es muy importante, como es el uso normal de los debates, que podamos oír a los citantes, para que nuestras respuestas se puedan enfocar de manera más pertinente en los intereses que los citantes planteen, y si no es así, pues lo que le pediría es que las entidades comenzaran, digamos, a hacer su intervención, porque esta es mucha más detallada. Está también la doctora Patricia, de Findeter, está el Director del Invías y está la doctora Gina, que es Vicepresidenta de Estructuración, estoy pendiente de que llegue el Vicepresidente de Uparela Ejecutivo, le pedí también que se acercara, en vista de que el señor Presidente de la ANI no pudo llegar el día de hoy.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Ministra, muchas gracias. Toda vez que no tenemos todavía quórum decisorio, pues la idea es como tener un conversatorio, el Repe Alejandro, quien es uno de los principales citantes, que tome la vocería, a ver si podemos avanzar en algo.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Se registra asistencia, por Secretaría, del Representante Diego Caicedo.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Un saludo a mis colegas de la Comisión Sexta, agradeciendo a la Mesa Directiva por haber priorizado este debate, que es importante para no solamente la región cafetera, sino también para aquellas regiones con las que nos conectamos en infraestructura, el Valle, el Chocó, Antioquia, entre otras vías importantes. Gracias señora Ministra por acompañarnos, así como a quienes vienen con ustedes de sus entidades adscritas o vinculadas al Ministerio.

Risaralda, Ministra, es una región que es estratégica para el país, que está no solamente en una ubicación central y en el corazón del país, sino también, que allí se mueve gran parte del comercio, por allí pasa gran parte de las vías regionales y nacionales, que nos permite la conectividad del sur con el norte y también, las salidas del Pacífico de esta zona montañosa de Colombia. Este debate Ministra, se da debido a la falta o a las inquietudes o la falta de claridad, que hemos tenido con el Ministerio de Transporte. Usted Ministra, es la cuarta persona que asume en cabeza esta cartera en tres años, que hemos corrido este gobierno. Primero, estuvo Guillermo Reyes, después William Camargo, después María Constanza García y ahora usted, María Fernanda Rojas, y debido a su llegada y los tiempos que toma naturales de cualquier cargo, de entender las prioridades, de asumir la dirección, de organizar el equipo y demás, desde febrero de este año solicitamos al Ministerio, un espacio para revisar los temas de infraestructura estratégicos de la región, y tanto que ese espacio no se dio, en el mes de mayo enviamos una carta, del Bloque Parlamentario Risaralda, formalmente solicitándolo y a la par, cuando no se dio la posibilidad del espacio, decidimos tenerlo acá, para que no solamente fuese una reunión con unos Congresistas de Risaralda o con el Bloque Parlamentario de Risaralda, sino también de cara al país, alcaldes de los municipios, a la Gobernación de Risaralda, a distintos actores que están esperando como claridad y conocer la estrategia.

También Ministra, algo para anotar y es si bien es cierto, sus entidades tienen unas competencias específicas, para nosotros es muy importante que en cabeza del Ministerio de Transporte se trace la estrategia, se articule y se pueda tener el control de lo que sucede en la ANI, en Invías, en la Aeronáutica Civil, porque es entender la infraestructura como un todo, y por eso es muy importante y de alguna manera nuestra preocupación, si bien es cierto, cada entidad responde, es muy importante que sea el Ministerio de Transporte quien aglutine y trace la estrategia.

Tenemos varios temas pendientes, señora Ministra, voy a comenzar con el primero de ellos. El Programa Vías del Samán. El Programa Vías del Samán es una iniciativa pública, si quisiéramos llamarla, es casi de primera generación, creo que hay tres en el país de este tipo, uno en Cundinamarca y otro en Santander, el programa ha tenido unos retos importantes, voy a comenzar por lo positivo. Primero, hubo una correcta identificación de necesidades en los tramos a priorizar, eso fue muy importante para Risaralda con el Valle del Cauca, quienes compartimos en conjunto con Invías y con la participación de Findeter, la gestión de este programa. Allí se priorizan unos tramos en el caso de Risaralda, hay unas intersecciones importantes, pero hay dos doble calzadas fundamentales.

La primera, es la Romelia-El Pollo, que permite conectar en doble calzada y por una vía paralela

o una variante, Dosquebradas y Pereira, y la segunda es Cerritos y la Virginia, que permite una doble calzada, por donde pasa casi que parte de la mercancía que sale de Pereira y saldría hacia el Pacífico 3, a conectarse con Antioquia y con el puerto de Antioquia e incluso, allí muy cerca también en la salida por Cerritos hacia el Valle, hacia Buenaventura, es decir, los dos principales o dos puertos más importantes del país que es en Buenaventura, y uno que será muy importante, que será Puerto Antioquia.

Hubo una correcta identificación de las vías a priorizar, los temas a priorizar Ministra; sin embargo, inicialmente el presupuesto era algo así como \$1.2 billones de pesos, 600.000 para cada departamento, 600.000 para el Valle, y 600.000 para Risaralda. Sin embargo, hoy los cálculos que tenemos, es que esas vías van a costar \$3.8 billones, es decir, más de tres veces más el presupuesto inicial Ministra, y si bien es cierto, ustedes no tienen la responsabilidad de haber hecho el presupuesto inicial que hoy está desfinanciado, sí tenemos ante el inconveniente y tenemos el elefante en la sala, tenemos que verlo y mirar cómo se va a resolver esto. Para ello desde el Valle y desde Risaralda, se han propuesto estrategias, entonces voy a comenzar con la propuesta y luego con las preocupaciones.

Propuestas para financiar: extender el plazo del programa, lo tenemos a 20-25 años, extenderlo a 30, propuestas para financiar, ya se aprobó en un comité directivo, pero hace falta la firma del Ministerio, incorporar los recaudos de los peajes de Toro y Río Frío, en la vía Panorama del Valle, yo estuve en ese comité directivo y eso le generaría unos \$10, \$11 mil millones de pesos más, al programa anualmente. Incorporar el modelo financiero que estimaba un mayor recaudo, de un estudio de tráfico que se hizo, que decía que era \$1.6 billones en 20 años, tampoco se ha actualizado ese modelo financiero de mayor recaudo.

Analizar la viabilidad de que la concesión Pacífico 3, asuma el mantenimiento y la gestión vial integral de la vía Panorama, que incorpora La Virginia, Ansermanuevo y Media Canoa; analizar la viabilidad de incluir la segunda calzada la Romelia-El Pollo, en la IP Conexión Centro; evaluar fuentes alternas de financiación, que contemple el convenio, y compensar el mayor costo de mantenimiento, derivado del colapso del Puente del Alambrado, que eso le correspondía a la concesión vial, Ministra, de Autopistas del Café, y el que asumió el mayor costo del mantenimiento vial, fue este programa de Vías del Samán por el desvío del tráfico.

Lo que le quiero decir con esto, Ministra, es que acá tenemos propuestas de financiación, necesitamos una gobernanza y una directriz clara de Findeter, de Invías y del comité directivo para incorporar esto. Porque hoy, para Risaralda, que le corresponden \$600 mil millones de pesos, solamente la doble calzada La Romelia-El Pollo supera esa cifra; está alrededor de \$750 mil millones de pesos, y eso, pues, ya nos desfinancia todo lo demás. Entonces,

si queremos que sea un programa exitoso, Ministra, esta iniciativa pública va a requerir recursos frescos y va a requerir pensarnos en otras fuentes de financiación.

Ahora vengo con los puntos sobre las íes, Ministra, dónde están los principales cuellos de botella, los más graves que tiene este programa. El primero, y qué bueno que acá está Findeter, la gestión predial. Ministra, están enredados para la gestión predial de nueve predios de la intersección de Galicia, imagínense 329 predios, que son solo Risaralda. Findeter aceptó en la respuesta que tiene problemas jurídicos, técnicos y sociales, pero no plantea una estrategia, un plan para enfrentar este aspecto. Tenemos que tener una gestión eficiente, oportuna, veloz, aun cuando esto sea gestionado por lo público. Hay gente a la que le han pedido hasta cuatro veces papeles, porque entonces lo entregaron cerrando el mes y deben ser más recientes, y ya la gente desconfía de que eso se pueda dar, y no quieren dar permiso de intervenir sobre sus predios, hasta que no haya un acuerdo firmado dado la lentitud y los problemas que están teniendo Esto.

Tenemos, además, Ministra, una asistencia técnica por Findeter de \$32 mil millones, muchísimo dinero, y esa asistencia técnica no ha generado capacidad en el territorio, para hacer seguimiento a estos temas. Hoy no tenemos personas dedicadas, con poder de decisión, con responsabilidad y con gerencia técnica de este programa, en Risaralda o en el Valle, no las tenemos, todo tiene que venir acá o al Comité Directivo, que muchas veces no se reúne oportunamente. Un comité técnico tiene 10 funciones, que debe avanzar y que no avanza. Necesitamos que esto Ministra funcione y compita, como lo hace el privado, si esto lo seguimos viendo como un tema con la paquidermia, burocracia, lentitud y centralización de lo público, esto no va a avanzar a la velocidad que lo requerimos.

Y, yo se lo decía, Ministra, la vez que pudimos hablar cinco minuticos acá afuera, tenemos que revisar el tema de gobernanza, definir y hacer público un cronograma mensual de seguimiento, mirando avances físicos y financieros, de los riesgos, los presupuestos, presentándolo por Invías en Risaralda. Pero hoy, Ministra, hace más de un mes enviaron la terna de Invías, y hoy lleva acéfalo Invías en Risaralda todo este tiempo, todo este mes, o sea, ni siquiera para eso, Ministra, estamos teniendo velocidad y responsabilidad. Entonces, tenemos que también definir esos directores que representan esas entidades nacionales allí; adoptar un esquema de gobernanza efectivo con reuniones mensuales del Comité Directivo, y que cumplan las 10 funciones del Comité Asesor Técnico. Descentralizar esto, Ministra, esto no puede ser que cualquier cosa para un predio, tenga que venir a unos funcionarios de medio tiempo en Invías o en Findeter, y debe haber un sistema de control y seguimiento, que designen ustedes un grupo permanente con sede en la región, dedicado exclusivamente al programa. Miren, por ejemplo, y me hubiese gustado que estuviera

conectada una persona que estuvo al frente del Fonade, cómo funcionó de bien Fonade.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Representante, excúseme interrumpirlo, hemos conformado quórum decisorio, Representante, se registra por Secretaría la asistencia de la doctora Ingrid Sogamoso y el doctor Alfredo Ape Cuello.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Secretario, oportuna intervención. Y, por último, Ministra, con esto de Invías, de parte del Ministerio y de parte de Findeter, necesitamos definir unos responsables con metas y con cronogramas, para gestionar esos 329 predios en Risaralda. De verdad, que esto es un cuello de botella, que ha tenido una burocracia como nadando en un tema de lodo en contra de la corriente, así está esto y se requiere descentralizar la toma de decisiones, Ministra, tomen por favor esa decisión, si ustedes de este control político le dan responsabilidad, le dan una gerencia a este programa en región, ya estaremos avanzando para esto y para poder decir nosotros esta iniciativa pública, aunque es de primera generación y tiene sus retos, va avanzando. Pero hay temas pequeños que ni siquiera se implementan, como lo de los peajes de Río Frío y de Toro, o como el recaudo electrónico de Cerritos 2, ya está en los equipos, tenemos entendido, para que funcione el peaje electrónico, a veces hay cuellos de botella para cruzar el peaje porque es una vía muy importante, la gente de Cartago para todo llega a Pereira para estudiar, para comprar las cosas, para todo llega a Pereira; es un peaje congestionado por la importancia del norte del Valle del Cauca y pues, si se tiene el peaje electrónico, ¿por qué no se implementa? Entonces dicen no, es que la administración del peaje que la contrata Invías, la tiene otro operador que no la ha implementado, pero ¡por Dios!, ¿cómo logramos que esto funcione?

Y, finalmente, Ministra, con esto, una gestión vial integral, que asegure la calidad y el mantenimiento de las vías como se le exige al privado, es muy importante, no podemos dejar caer la calidad y las vías que actualmente tenemos en esa gestión vial integral. Eso es el primer tema, el más grueso, que nos compete a Risaralda, pero que esto nos conecta con el Valle e incluso, nos da por allí una salida hacia Antioquia. En segundo lugar, la IP Conexión Centro, eso es, o sería, si la ANI, que es quien hace el estudio, lo viabiliza, la continuidad de los peajes o del proyecto Autopistas del Café. Hoy esto, Ministra, ha generado grandes inconvenientes, porque hay desequilibrios en la estructuración de la IP Conexión Centro, porque hay inquietudes. La principal inversión, cerca del 70%, se lo lleva un tramo que es Calarcá – La Paila, Ministra, donde está solamente un peaje de los siete que tienen estos tramos y, teniendo solamente un peaje que recauda el 20%, se llevaría el 70% de la inversión. Yo quisiera, Ministra, que ustedes desde el Ministerio evalúen la posibilidad, desde el presupuesto nacional, siendo un corredor vial tan importante,

porque conecta a Bogotá con Buenaventura, de tener ustedes un presupuesto o un recurso para sacar adelante este tramo, pero no cargar a la gente del Eje Cafetero, que paga ya muchos peajes y de muy alto valor, cargarles la construcción de una vía que es nacional. Hoy hace falta mejorar la conectividad que viene Manizales-Pereira-Armenia, tenemos retos y cuellos de botella importantes. Ya hicimos un debate de control político exclusivamente por este punto, no quiero profundizar demasiado, sino poner algo sobre la mesa, este debate se hizo creo, que en agosto del año pasado, Ministra, y quedaron en que antes de diciembre iban a hacer nuevamente audiencias públicas desde la ANI, para socializar con la comunidad, una nueva propuesta que había, pero hoy ha pasado un año, un año, y no sabemos cuál es la nueva propuesta, no sabemos si la ANI qué escenario está contemplando, si van a levantar peajes, como le hemos solicitado Caldas y en Risaralda, si van a bajar precios de peajes, solamente entre Pereira y Manizales hay dos peajes; si van a bajar los precios, tenemos entre los 10 peajes más costosos del país, el que nos conecta con Armenia. Si bien es cierto, somos una región que estamos acostumbrados a pagar peajes, queremos que ese recurso se invierta en mejorar las vías regionales, está bien cubrir una parte de Calarcá-La Paila, pero que la otra parte venga de un esfuerzo nacional, no cargar la zona. Seríamos y somos en este momento los primeros, con Caldas y Risaralda, quienes tenemos grandes preocupaciones, y hemos pedido disminución o levantamiento de peajes; porque no es justo ni equitativo a nivel territorial, una inversión o una propuesta desproporcionada como la que se tiene actualmente. Creemos en que lo privado puede hacerlo más rápido, puede hacerlo bien; hemos tenido problemas con lo público en Vías del Samán, pero que sea equilibrado y proporcionado y que tengamos claridad.

Hoy no sabemos qué piensa la ANI sobre esto, porque son ustedes los que definen si aceptan la IP o no, cómo la aceptan, con qué tramos priorizan, si exigen o no, al originador que levante peajes o que les baje el valor a unos, hoy no tenemos claridad sobre eso, no sabemos qué piensa la ANI, no sabemos qué piensa el Ministerio de Transporte, si se piensa continuar como un tema privado o si se quiere llevar a un tema público o no. No tenemos claridad en nada y una preocupación enorme, y un silencio y una falta enorme, es un año y no sabemos, después de ese control político que prometieron socializar unas nuevas propuestas, hay un silencio absoluto, y es que los cambios constantes nos están generando problemas en el desarrollo y la infraestructura del país y puntualmente de la región. Adicionalmente, Ministra, la concesión de Pacífico 3, nos toca tangencialmente a Risaralda, allí evalúen y sabemos que eso no viene en pequeño.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Representante Alejandro, siguiendo la línea y pues aprovechando el tiempo, y en el marco de la Comisión, ya tenemos quórum decisorio,

quisiéramos aprobar ya el orden del día, y aprovechar el tiempo. También vamos a dar manejo de tiempo porque, pues, eso es un debate muy amplio, sí, ya le vamos a decir que termine, muy prudente, pero es un debate muy amplio. Entonces, cuando ya aprobemos el orden del día, vamos a manejar unos tiempos, porque la Ministra, sí, ella tiene también otras actividades y nos ha pedido ser muy puntuales con el tiempo. Muchas gracias Representante Alejandro, continúe para la aprobación del orden del día.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Si quieren, lo aprueban o después de la intervención. Listo. Ministra, evaluara la concesión Pacífico 3, un segundo puente sobre el Cauca, eso no tendría posibilidad la región o el departamento de sacarlo adelante, si no es con esta concesión, que es mucho más robusta, y que asuma la gestión integral, como le decía, de la vía Panorama, que es La Virginia-Ansermanuevo y Media Canoa.

La vía Risaralda-Chocó. Chocó, un departamento que le votó en muy altas proporciones a este Gobierno, con dos vías relevantes: una que lo conecta con Antioquia, otra con Risaralda. Por la vía Risaralda entra el 70% de la mercancía del Chocó, porque por ahí entra todo lo del Puerto de Buenaventura, esta vía inicialmente ha hablado de \$200 mil millones de pesos para mejorar la conectividad; hoy se hablan de \$100.000. Los avances son mínimos Ministra, requiere un Conpes y aval fiscal, necesitamos un compromiso claro de cronograma para esto, e inclusive había un compromiso que se logró con usted, Ministra, de \$10 mil, \$12 mil millones de pesos para adicionar para incluir la vía Apía-Viterbo. Eso se logró recientemente, pero hay que sacarlo adelante y sacar adelante este Conpes con aval fiscal.

Sobre la vía Pereira-Marsella, se incorporó o a pesar de que se incorporó en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones, el Gobierno le respondió en este que era indicativo y no ha habido voluntad del Gobierno para mejorarla. La red terciaria de Risaralda, requiere una mirada también e inversión nacional, adición del Barbas-Bremen en más de \$6 mil millones de pesos, destrabar todo el programa de Vías Verdes, un contrato suspendido, y acá nuestra pregunta sería ¿cuándo se reanudan las obras, Ministra? ¿Y qué ajustes se van a hacer? En qué fecha concreta estarán terminados este programa de Vías Verdes que hemos apoyado desde esta Comisión, pero que hoy no tiene resultados concretos en el territorio y es todas esas vías del tren antiguas, que estaban abandonadas y que se quieren reactivar para el turismo.

Finalmente, dos temas, Ministra, el tema férreo y el tema aeroportuario. En el tema férreo sabemos de su compromiso, nuevamente el compromiso y de la ANI con el tren del Pacífico y el tren del Café, y cómo reconocen ustedes a Caimalito como un nodo estratégico, que permitirá conectar estos dos trenes del país, el del Pacífico, que viene desde

Buenaventura, Yumbo, Palmira, Zarzal y llega hasta Caimalito, y el del Café, que tiene el compromiso de los gobernadores de Caldas, de Antioquia y también recientemente del Valle, que va desde Caimalito en Pereira, en Risaralda, hasta el kilómetro 41 y La Pintada, y allí conectaría con el tren del Río. Si ustedes están evaluando hasta La Tebaida, entiendo yo, Calarcá, porque el problema de ese tramo es que hay un túnel de 22 kilómetros entre Calarcá y Ibagué, y si nos demoramos 40 años haciendo un túnel vial de La Línea, no sé qué pasaría con esto, hay que planear sobre lo posible. Entonces, allí mi pregunta o nuestra pregunta en Risaralda es si van a abrir, como fue el compromiso en diciembre de este año, el tramo Yumbo-Caimalito, la licitación de ese tramo, que es un tramo que conecta con el Pacífico, muy importante. Ahí usted me responde ahorita a nosotros, tranquila, Ministra.

Finalmente, con el Aeropuerto Internacional Matecaña, este aeropuerto mueve 2.8 millones de pasajeros al año, el 75% de los pasajeros de la región, para que usted se haga una idea, mientras que el aeropuerto Matecaña mueve 2.8 millones de personas; El Edén del Quindío, mueve menos de 800 mil, es decir, nosotros superamos en 2 millones, Cartago no supera los mil pasajeros y La Nubia, creo que 39 mil, movió el año pasado en Caldas. Sin embargo, un compromiso de tiempo atrás de inversión en este aeropuerto de \$100 mil millones de pesos, eso fue en el año 20-21, más o menos para el 2022, y por temas de ley de garantías y esto no se pudieron ejecutar. Hoy esos \$100 mil millones de pesos, ascienden las necesidades, a \$137 mil. También lograríamos mucho, Ministra, si ustedes incorporan esto en el presupuesto de la Nación, son \$137 mil millones de pesos de recursos, que nunca llegaron a plata de hoy, que son muy importantes para mejorar la plataforma, los sistemas de telecomunicaciones y de manejo de aguas, para la principal terminal aérea de la región. Esto no es el 10% que le requeriría El Edén o lo que requiere Palestina los aeropuertos vecinos, y es un aeropuerto que, como le digo, mueve la mayor parte, o sea, es en el Eje por donde se mueve mucho de lo que es la región, pero que queremos también, que en esa medida nos miren desde la Nación y se adquieran compromisos claros con Risaralda.

Ministra, acá no estamos pidiendo favores, estamos desde Risaralda pidiendo lo que nos corresponde, una inversión justa, una ejecución transparente y eficiente y unas obras que transformen vidas. Invertir en la infraestructura de este departamento que, aunque es pequeño, es invertir en el corazón productivo y humano de Colombia, porque allí nos conectamos con el Pacífico, con Buenaventura, con el Chocó, porque ahí movemos los pasajeros nacionales e internacionales aéreos de la región; porque allí hablamos de Autopistas del Café, que conectan con Caldas y con Quindío, porque ya hablamos con las vías que nos conectan con el Valle y con Antioquia. Es decir, esto es realmente relevante para el desarrollo económico,

la competitividad, el desarrollo turístico, comercial, logístico, no solo de Risaralda, sino de la región y del país si se mira a largo plazo, donde inclusive en ese corredor vial de La Virginia, donde hay una posible PLEC, tenemos que trabajar con la DIAN y con ustedes para establecer un puerto seco, pero eso será motivo de otra discusión.

Así que, Ministra, muchas gracias por la atención y por poder responder esto. Tenemos un video corto, pero eso lo podemos mostrar después de las intervenciones.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable. En los términos, señor Presidente, del artículo 91 de la Ley 5ª del 92, y abierta la sesión, vamos a proceder a dar aprobación del orden del día. Señor Presidente, me permito darle lectura nuevamente.

Primero:

Llamado lista y verificación del quórum.

Se registra por Secretaría la asistencia de los Representantes: Caicedo Navas Diego Fernando, Cuello Baute Alfredo Ape, Gómez Castaño Susana, Rodríguez Pinzón Ciro Antonio, Sogamoso Ingrid Marlen, Torres Romero Dolcey.

Señor Presidente, realizado el primer llamado a lista, procederemos a hacerlo de manera veloz.

Segundo llamado a lista:

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Cuello Baute Alfredo Ape

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro

Gómez Castaño Susana

González Hernando

Herrera Rodríguez Irma Luz

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Yulieth Andrea

Sogamoso Ingrid Marlen

Torres Romero Dolcey.

Señor Presidente, han contestado catorce (14) honorables Representantes, en consecuencia, en los términos de la Ley 5ª del 92, tenemos quórum decisorio. Señor Presidente, orden del día para la sesión.

Herrera Rodríguez Irma Luz... quince (15) honorables Representantes.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión, los honorables Representantes:

Carvalho Mejía Daniel

Hernández Palomino Dorina

López Tenorio Julián David

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Triana Rincón Eduar Alexis.

Orden del día para la sesión del martes 19 de agosto.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Aprobación de actas

Acta número 01 del 21 de julio de 2025;

Acta número 02 del 29 de julio de 2025.

Señor Presidente, con relación a la aprobación del orden del día, existe una proposición de modificación de la misma, radicada por el honorable Representante Diego Caicedo, Presidente, en el sentido de modificar el punto quinto: *Lo que propongan los honorables Representantes*, al punto tercero del orden del día. Realizada la siguiente anotación con relación a la proposición.

IV

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

V

Lo que propongan los honorables Representantes.

Se registra la asistencia del Representante Eduar Triana. Señor Presidente, honorables Representantes, con relación a la proposición que ha sido leída por el Secretario, con relación a modificar el orden del día para cambiarlo al punto tercero, el punto de proposiciones, ¿Aprueban los honorables Representantes el orden del día con la proposición leída?

Presidente, ha sido aprobado el orden del día.

Segundo punto del orden del día:

Aprobación de actas

Acta 01 del 21 de julio de 2025, Acta 02 del 29 de julio de 2025. Señores Representantes, el doctor Alfredo Ape Cuello y el doctor Pedro García han radicado constancia de no aprobación del Acta número 02, por no encontrarse en el recinto.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

¿Aprueban los Representantes, las actas leídas con las constancias?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Han sido aprobadas, señor Presidente.

Tercer punto del orden del día, con la modificación del doctor Diego Caicedo.

Proposiciones

“Bogotá, D. C., 19 de agosto de 2025

Proposición número...

En mi calidad de Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 135-

8 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la ley 5ª de 1992, respetuosamente presento ante esta Comisión, proposición para que en sesión ordinaria se cite a debate de Control Político a la Ministra de Agricultura y Desarrollo Rural, Martha Viviana Carvajalino Villegas; a la Ministra de Comercio, Industria y Turismo, Diana Marcela Morales; a la Gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Paula Andrea Cepeda Rodríguez; al Presidente del Banco Agrario de Colombia, Hernando Chica Zuccardi; a la Presidenta de Finagro,- Alexandra Restrepo García; al Director de la DIAN, Luis Eduardo Llinás Chica y al Director de la Polfa, Diego Alfonso García Castañeda, para que, en el marco de sus competencias y funciones, se sirvan responder el cuestionario anexo a esta proposición, con el fin de que rindan informe detallado sobre las causas, impactos y acciones emprendidas por el Gobierno nacional para atender la profunda crisis que enfrenta actualmente el sector de la papa en Colombia, que ha afectado gravemente a los productores, en especial en departamentos como Cundinamarca.

Invítese a representantes de Fedepapa y de las asociaciones de papa del departamento de Cundinamarca:

- Asocarupa - Carmen de Carupa
- Asoagro Casablanca - Carmen de Carupa
- Aromachipaque - Chipaque
- Ecoagro Choachí - Choachí
- Asocap - Chocontá
- Rosalitas - El Rosal
- Asoagra - Granada
- Asoagroguchetá - Guachetá
- Asopropagua - Guasca
- Asoproamt - Junín
- Apropalec - La Calera
- Asoagropel - Lenguazaque
- Asoproagro - Manta
- Asopapa Pasca - Pasca
- Asoprosan - San Cayetano
- Agrosesquilé - Sesquilé
- Asopapa Sibaté - Sibaté
- Federación Simijaca - Simijaca
- Apaas - Soacha
- Asocriolla - Subachoque
- Asoprohasu - Suesca
- Agrounionsusa - Susa
- Asoagrotausa - Tausa
- Coagroubaque - Ubaque
- Dignidad Agropecuaria - Ubaté
- Asosuperfruver - Une
- Asoprune - Une

- Villa Norte - Villapinzón
- ADCP - Villapinzón
- Fruvercundi - Zipacón
- Aplez - Zipaquirá.

Invítese al Gobernador de Cundinamarca, Dr. Jorge Emilio Rey Ángel, alcaldes municipales y concejales de los municipios productores de papa del departamento.

Diego Fernando Caicedo Navas

Representante a la Cámara

Departamento de Cundinamarca”.

Cuestionario para las entidades del Gobierno nacional

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

1. Sírvase presentar informe detallado en donde se evidencien las cifras sobre la evolución de importaciones de papa congelada en los últimos 10 años. Desagregue claramente por país de origen, toneladas importadas, valor CIF, sectores industriales importadores, existencia o no de tratado de libre comercio con Colombia y el porcentaje que estas importaciones representan en el mercado nacional.

2. Sírvase presentar informe pormenorizado en el que se expliquen las medidas comerciales concretas adoptadas por su Ministerio para proteger al sector papero nacional frente a importaciones de papa congelada. Especifique resoluciones emitidas, procesos antidumping activos, estudios realizados, negociaciones sostenidas con el sector productor, mecanismos de protección vigentes y futuras acciones previstas.

3. Sírvase indicar si en el marco de la revisión actual de tratados de libre comercio adelantada por el Ministerio, se encuentra un capítulo o cláusula específica dedicada a proteger el sector papero nacional o si se han implementado mecanismos compensatorios al respecto.

4. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre las exportaciones colombianas de papa fresca, con corte a julio de 2025. Indique registros activos, países de destino, empresas exportadoras, participación en el mercado mundial, costos operativos de exportación, limitaciones identificadas, situación comparativa frente a otros países competidores y proyecciones para los próximos tres años.

5. Sírvase indicar de manera detallada las acciones concretas adelantadas por su Ministerio con productores paperos para impulsar exportaciones. Indique barreras detectadas, reuniones realizadas, solicitudes específicas del sector productivo, apoyos solicitados al Ministerio, incentivos financieros y en especie entregados, y resultados alcanzados.

6. Sírvase allegar informe pormenorizado sobre los departamentos colombianos que presentan mayor volumen de exportaciones de papa fresca, con referencia de los últimos 10 años

7. Sírvase informar qué rol ha desempeñado el Ministerio en la diplomacia sanitaria y apertura de mercados internacionales para la exportación de papa colombiana como parte de la estrategia para aliviar los excedentes internos. ¿Cuáles países o mercados están priorizados y en qué fase están los procesos fitosanitarios?

8. Sírvase presentar informe pormenorizado de los mecanismos y apoyos ofrecidos por su cartera para incentivar la agroindustria de la papa (transformación, valor agregado, exportadores), incluyendo información sobre líneas de apoyo, incentivos y número de beneficiarios actuales.

9. Sírvase informar cómo ha influido el Tratado de Libre Comercio con EE. UU. (vigente desde mayo de 2012) en la dinámica de importaciones de papa procesada de Estados Unidos hacia Colombia, y si ese flujo ha contribuido a la actual sobreoferta que afecta los precios internos. Según análisis, Colombia ya es el tercer destino de papa procesada estadounidense, después de Chile y Kuwait.

10. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre el mecanismo de defensa comercial previsto en el TLC (salvaguardias agropecuarias) y si ha sido activado para proteger al sector papero frente a prácticas desleales o dumping desde EE. UU. o terceros países. Explique razones por las cuales sí o no se ha acudido a ese recurso.

11. Sírvase informar cuál ha sido el impacto del reciente arancel del 10 % impuesto por EE. UU. a productos colombianos en la competitividad de la papa nacional, en particular sobre exportaciones agrícolas y costos de insumos importados utilizados en la producción local. ¿Existe riesgo de desventaja frente a competidores como Perú o México?

12. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre la estrategia de promoción o diversificación de exportaciones de papa hacia el mercado estadounidense, ante una coyuntura internacional cada vez más proteccionista, y acciones para aprovechar mercados alternativos

13. Sírvase informar cuál ha sido el acceso efectivo de Colombia a los mercados europeos para productos agrícolas (como la papa o sus derivados) tras la entrada en vigor del Acuerdo comercial con la Unión Europea (en vigor en Colombia desde agosto de 2013; plenamente operativo desde noviembre de 2024).

14. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre los instrumentos de defensa comercial previstos en el acuerdo UE-Colombia (antidumping, salvaguardias, normas de origen), y si se han activado en el caso de la papa ante competencia europea que afecte precios nacionales.

15. Sírvase informar si las reglas de origen y criterios de contenido regional contempladas en el TLC con la UE han condicionado la importación de papa procesada o de insumos para la industria papera nacional. ¿Existen barreras no arancelarias que operan en detrimento de la producción local de papa?

16. Sírvase presentar informe pormenorizado de las acciones que el Ministerio está desarrollando para fortalecer la competitividad de la papa colombiana en mercados internacionales preferenciales, y si existen esquemas de asistencia técnica, certificación de estándares fitosanitarios o fomento de exportadores minoristas del sector papero.

Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural

1. Sírvase informar de manera detallada las inversiones ejecutadas por el Ministerio para el sector papero colombiano durante los últimos tres años. Incluya montos totales, líneas de acción (capital productivo, proyectos productivos, convocatorias para emprendimiento, fomento de la producción papera, tecnificación), cobertura regional por departamentos y número total de beneficiarios.

2. Sírvase informar el avance actual de los programas para la promoción del consumo de papa nacional impulsados por el Ministerio. Precise campañas ejecutadas, públicos objetivos, presupuesto asignado, cobertura alcanzada y resultados específicos.

3. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre el funcionamiento, ejecución presupuestal y nivel de acceso al programa FAIA por parte de los productores de papa, detallando cifras por departamento, criterios de acceso y barreras detectadas.

4. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre los recursos invertidos y las acciones adelantadas por el Ministerio para el control y la contención de la enfermedad fitosanitaria conocida como “punta morada” en los cultivos de papa. Indique áreas afectadas, expansión territorial proyectada, impacto económico estimado en la producción y presupuesto asignado.

5. Sírvase informar si el Ministerio ha evaluado la implementación de un precio mínimo de referencia para la papa en fresco. En caso afirmativo, explique la fórmula técnica, viabilidad financiera y el estado actual del análisis o trámite. En caso negativo, sustente las razones técnicas o económicas para no hacerlo.

6. Sírvase indicar de manera detallada cuántas mesas departamentales de compras públicas agrícolas han sido activadas con participación del sector papero desde 2022. Especifique departamentos involucrados, instituciones compradoras participantes, presupuesto ejecutado, volumen adquirido y resultados obtenidos.

7. Sírvase indicar de manera detallada las medidas adoptadas por el Ministerio para evitar situaciones de sobreoferta de papa en el mercado interno. Indique si se han expedido recomendaciones oficiales sobre planificación productiva, qué criterios técnicos se usaron y mediante qué instrumentos se han difundido.

8. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre el papel del Ministerio frente a la administración del Fondo Nacional de Fomento

de la Papa, indicando mecanismos de supervisión, fiscalización del gasto y monitoreo de resultados.

9. Sírvase indicar de manera detallada la articulación y coordinación efectiva del Ministerio con entidades como UPRA, ICA, Fedepapa y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para atender integralmente la crisis actual del sector papero.

10. Sírvase indicar de manera detallada si existe una estrategia específica y diferenciada de reactivación económica para los pequeños y medianos productores de papa que se encuentran en situación crítica en 2024 y 2025.

11. Sírvase presentar informe detallado sobre el estado actual, con corte a julio de 2025 de la producción papera en el país. Desagregue por tipo de productor, variedades de papa cultivadas, departamentos productores, extensión de unidades productivas y tamaño.

12. Sírvase informar de manera detallada las inversiones específicas en innovación y asistencia técnica directa que este Ministerio ha ejecutado para el sector papero durante los últimos tres años.

13. Sírvase informar de manera detallada las acciones específicas y cifras invertidas en apoyo al sector papero en el departamento de Cundinamarca.

14. Sírvase informar de manera detallada el número total de solicitudes recibidas en los últimos dos años por parte de productores paperos ante este Ministerio. Detalle tipo de solicitudes, número de respuestas favorables y la cobertura efectiva brindada al pequeño y mediano productor.

15. Sírvase explicar de manera detallada la articulación actual de este Ministerio con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para avanzar en el fortalecimiento de exportaciones de papa colombiana.

16. Sírvase indicar de manera detallada, con corte a julio de 2025, las acciones específicas implementadas por el Ministerio para mitigar el impacto de la deuda actual de los productores paperos con el sector financiero.

17. Sírvase informar sobre los avances de las mesas técnicas instaladas desde principios de julio 2025 para atender la crisis de la papa y el arroz, incluyendo fechas de instalación, participantes y acuerdos previstos. ¿Qué resultados concretos se han alcanzado hasta el día de hoy?

18. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre la implementación del plan de choque para adquirir papa a precios justos desde entidades públicas (Ministerios de Defensa, Justicia, ICBF, etc.), con cifras de volumen, presupuesto asignado y cronograma de ejecución.

19. Sírvase informar sobre las acciones emprendidas para controlar el ingreso ilegal de papa desde Ecuador y Perú, indicando si ha habido aplicación de salvaguardas, refuerzo de controles fronterizos y resultados en reducción de contrabando en los municipios afectados.

20. Sírvase presentar informe pormenorizado de la estrategia de promoción del consumo de papa de origen nacional lanzada por el Ministerio y Fedepapa, incluyendo montos invertidos, campañas desplegadas y resultados en variación del consumo per cápita.

21. Sírvase especificar las acciones realizadas por este Gobierno en el marco del POP, detallando acciones, fechas e inversiones realizadas por las entidades correspondientes.

Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)

1. Informe de manera detallada el estado de presencia y control fitosanitario de la enfermedad conocida como “punta morada” en el territorio colombiano. Indique zonas y departamentos afectados, número de predios impactados, medidas fitosanitarias ejecutadas, recursos presupuestales asignados y protocolos específicos implementados por el ICA.

2. Sírvase indicar de manera detallada las acciones específicas de capacitación, asistencia técnica y acompañamiento directo realizadas por el ICA para prevenir la expansión y mitigar los efectos de la enfermedad “punta morada”, especialmente en departamentos productores como Nariño, Cundinamarca y Boyacá.

3. Sírvase indicar de manera detallada las medidas y protocolos fitosanitarios vigentes aplicados por el ICA para el control sanitario y prevención del contrabando de papa desde Ecuador. Relacione operativos realizados, procedimientos aplicados, volumen de incautaciones y resultados obtenidos durante los últimos tres años.

4. Sírvase informar de manera detallada qué porcentaje actual, con corte a julio de 2025, del total de cultivos de papa está formalmente registrado ante el ICA, y explique cuáles son los factores identificados por esta institución que pueden generar una baja formalización en el registro de cultivos entre los productores, en especial para cuando se trata de exportar.

5. Sírvase indicar si el ICA ha solicitado formalmente un refuerzo presupuestal al Ministerio de Agricultura para fortalecer la vigilancia fitosanitaria y contención de enfermedades en los cultivos de papa. Si ha realizado dicha solicitud, precise la respuesta institucional obtenida.

6. Sírvase informar sobre el plan de choque liderado por el ICA para certificar zonas papicultoras y productores, facilitar exportaciones y controlar plagas, detallando el alcance territorial y el número de productores beneficiados hasta la fecha.

7. Sírvase presentar informe pormenorizado de las acciones implementadas para garantizar acceso efectivo a semillas certificadas de papa (como variedad pastusa), los apoyos técnicos brindados y los indicadores de productividad y reducción de costos en regiones como Boyacá, Nariño y Cundinamarca.

Banco Agrario de Colombia

1. Indique el número total de productores de papa que accedieron a crédito en los años 2023, 2024 y lo transcurrido de 2025. Desagregue cifras por departamento, tamaño del productor (pequeño, mediano, grande) y línea específica de crédito.

2. Indique la relación entre créditos aprobados y negados a productores paperos, desagregue por tamaño del productor. Detalle esta información por tamaño del productor (pequeño, mediano, grande).

3. Presente la situación actualizada de la cartera de crédito con los productores paperos, indicando monto total, nivel de mora, tipos de crédito más afectados, porcentajes respecto a la cartera agropecuaria total y distribución regional del problema.

4. Indique cuál es el monto y porcentaje total de colocación de créditos destinados específicamente al sector papero, relacionando tipos de interés promedio, incentivos del Ministerio de Agricultura (si existen) y otras condiciones preferenciales establecidas para este sector.

5. Indique cuántos productores paperos se han declarado formalmente en quiebra o incapacidad de pago para responder a sus obligaciones crediticias en los últimos tres años ante el Banco Agrario.

6. Detalle las acciones específicas y programas de refinanciación, alivio financiero o periodos de gracia implementados por el Banco para apoyar a los productores paperos que enfrentan dificultades económicas y en procesos de cobro coactivo. Precise número de beneficiarios, montos beneficiados y mecanismos usados durante los últimos tres años.

7. Explique detalladamente los criterios específicos y requisitos exigidos por el Banco Agrario para aprobar créditos a productores del sector papero, especificando las condiciones exigidas a pequeños productores. Informe también si existen incentivos especiales diferenciados para jóvenes rurales productores de papa.

8. Indique cuántos procesos de cobro coactivo, embargos o remates ha adelantado el Banco Agrario frente a asociaciones, empresas y personas naturales productoras de papa durante los últimos tres años.

9. Informe si el Banco Agrario ofrece incentivos especiales para créditos destinados a capital productivo, adquisición de maquinaria agrícola o infraestructura directamente relacionada con la cadena productiva de la papa. Precise los detalles de esos incentivos, si existen.

10. Detalle qué porcentaje de los créditos otorgados al sector papero corresponde específicamente a mujeres campesinas productoras de papa. Explique qué condiciones diferenciadas o preferenciales aplica el Banco para facilitarles el acceso a crédito.

11. Indique si el Banco Agrario ha sido consultado o ha participado en la construcción de estudios financieros o análisis técnicos realizados por el Ministerio de Agricultura, enfocados específicamente en beneficiar al sector papero nacional.

12. Explique de manera detallada la articulación efectiva del Banco Agrario con los Ministerios de Agricultura y de Comercio, Industria y Turismo, precisando qué estrategias, herramientas o acciones conjuntas se han adelantado en los últimos años para mejorar la situación económica y financiera del sector papero en Colombia.

13. Sírvase informar sobre las líneas de crédito activas o nuevas dirigidas a papicultores, especialmente en Boyacá, Cundinamarca y Nariño, precisando montos, tasas de interés, plazo, requisitos y cobertura territorial. ¿Qué porcentajes de productores han accedido y con qué velocidad?

14. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre las medidas de alivio financiero implementadas ante la crisis -como reestructuración de cartera, condonaciones o flexibilización de pagos- y su impacto real en protección del patrimonio de los productores afectados por la caída de precios.

Finagro

1. Sírvase informar sobre los esquemas de garantías agropecuarias vigentes para productores de papa, especialmente en las regiones más golpeadas, y cómo han ajustado dichos esquemas para mejorar cobertura y condiciones financieras frente al riesgo crediticio.

2. Sírvase presentar informe pormenorizado sobre los instrumentos financieros diseñados o ajustados (redescuentos, subsidios, seguro agropecuario, etc.) desde noviembre 2022 hasta julio 2025, precisando beneficiarios, montos movilizados y efectos observados.

3. Explique de manera detallada la articulación efectiva de su entidad con los Ministerios de Agricultura y de Comercio, Industria y Turismo, precisando qué estrategias, herramientas o acciones conjuntas se han adelantado en los últimos años para mejorar la situación económica y financiera del sector papero en Colombia.

4. Indique cuál es el monto y porcentaje total de colocación de créditos destinados específicamente al sector papero, relacionando tipos de interés promedio, incentivos del Ministerio de Agricultura (si existen) y otras condiciones preferenciales establecidas para este sector.

DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales)

1. ¿Cuál fue el volumen y valor (kg y \$ FOB/CIF) de importaciones y exportaciones de papa y derivados para cada año entre 2020 y 2025 para cada una de las cinco partidas arancelarias de papa y sus derivados? Desagregue por país de origen y puerto/paso de ingreso/salida.

2. ¿Qué metodología de valoración aduanera está aplicando para estas partidas y qué precios de referencia/rangos de riesgo usa para detectar subfacturación?

3. ¿Cuál es el porcentaje de inspección (física/documental) aplicado a estas partidas para cada año

entre 2020 y 2025, comparado con el promedio de otras agropecuarias?

4. ¿Cuántas alertas de perfilamiento de riesgo (Muisca) se activaron para estas partidas para cada año entre 2020 y 2025 y cuántas terminaron en reaforos, liquidaciones oficiales o sanciones?

5. Detalle el resultado de auditorías posdesaduaneras a importadores y comercializadores de papa/papas prefritas para cada año entre 2020 y 2025: número de auditorías, glosas, recaudo adicional y sanciones.

6. ¿Qué acciones de control al fraude de origen (cambio de país, triangulación) han ejecutado en estas partidas? Indique casos y resultados.

7. ¿Se han detectado inconsistencias fitosanitarias (certificados o permisos) asociados a importaciones de papa? ¿Cómo se coordinó con ICA para su tratamiento?

8. ¿Qué medidas de facilitación (OEA) tienen importadores de estas partidas y cómo evitan que sean un coladero para subfacturación?

9. ¿Cuál es el mapa de riesgos por corredor logístico (sur-centro) para papa importada y cómo se cruza con Corabastos y otras centrales?

10. ¿Qué metas verificables (de inspecciones, auditorías, controles a subfacturación y recaudo) asume la DIAN para el próximo trimestre?

11. ¿Cómo opera hoy el Centro Integrado ICA-Invima-Polfa (CIIP) y qué resultados ha tenido específicamente en papa en 2025 (alertas, decomisos, cierres sanitarios)?

12. ¿Existe un protocolo de “alerta temprana” para picos de ingreso irregular que afecten el precio al productor? Describan criterios, responsables y tiempos.

13. ¿Qué cronograma y metas asumirán para los próximos 90 días en: i) controles en frontera y carreteras, ii) auditorías a importadores, iii) operativos en centrales de abasto?

14. ¿Cómo garantizarán que los controles no obstaculicen la comercialización legal del pequeño productor nacional (ventanillas expeditas, carriles verdes, campañas de trazabilidad)?

Polfa (Policía Fiscal y Aduanera)

1. ¿Cuántas aprehensiones de papa fresca y productos derivados realizaron para cada año entre 2020 y 2025? Desagregue kg, valor, origen, modalidad y departamento.

2. ¿Cuáles son las rutas y modalidades más frecuentes del contrabando (trochas, transporte mixto, documentación falsa, bodegas de acopio)?

3. ¿Qué operativos específicos se han hecho en corredores hacia Bogotá y en centrales de abasto (p. ej., Corabastos) para desarticular cadenas de distribución de producto ilegal? Resultados y capturas.

4. ¿Cómo están verificando trazabilidad (guías, remisiones, facturas) desde frontera hasta mayorista para distinguir producto legal vs. de contrabando?

5. ¿Qué capacidad de control tienen hoy (puestos, personal, vehículos, escáneres, básculas) y qué déficits identifican para cubrir los picos de cosecha de la sabana cundiboyacense?

6. ¿Qué indicadores de desempeño usan (tiempos de reacción, % de judicializaciones, reincidencia por modalidad) y cuáles serán sus metas trimestrales?

7. ¿Cómo están atacando la subfacturación en comercio interno (venta mayorista/minorista sin factura, uso de facturación de cobertura) en coordinación con DIAN?

8. ¿Qué acciones pedagógicas y de control han realizado con transportadores y bodegueros para prevenir el acopio de papa ilegal?

9. ¿Cómo opera hoy el Centro Integrado ICA-Invima-Polfa (CIIP) y qué resultados ha tenido específicamente en papa en 2025 (alertas, decomisos, cierres sanitarios)?

10. ¿Existe un protocolo de “alerta temprana” para picos de ingreso irregular que afecten el precio al productor? Describan criterios, responsables y tiempos.

11. ¿Qué cronograma y metas asumirán para los próximos 90 días en: i) controles en frontera y carreteras, ii) auditorías a importadores, iii) operativos en centrales de abasto?

12. ¿Cómo garantizarán que los controles no obstaculicen la comercialización legal del pequeño productor nacional (ventanillas expeditas, carriles verdes, campañas de trazabilidad)?

Cordialmente,

Diego Fernando Caicedo Navas

Representante a la Cámara por Cundinamarca”.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Tiene la palabra Representante Diego, para sustentar la proposición.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Muchas gracias, Presidente. Muy buenos días a mis colegas en la Comisión Sexta, a los miembros del Gobierno nacional, que nos acompañan en este debate de control político importante. Considero que esta Comisión no puede estar excluida de la situación que viven hoy los paperos en nuestro país. En Cundinamarca, precisamente hay alrededor de 30 mil familias que viven de la papa, campesinos que luchan día a día para sacar sus familias adelante y para poder darnos ese alimento a todas nuestras mesas. Pero hoy hay una crisis real, hay paperos que están sufriendo, hay familias que están sufriendo y específicamente en mi departamento, las provincias como Sabana Centro, Ubaté, Almeidas y el Guavio se han visto realmente afectadas.

Tres puntos importantes de esa crisis: El altísimo costo de insumos, el aumento de las importaciones y el contrabando de papa desde el país vecino Ecuador. Hoy el Gobierno nacional no da respuesta a las problemáticas que viven los campesinos, el 21 de julio estuvieron el Gobierno nacional con varios del sector papero, varios campesinos, hubo compromisos y a la fecha desde el Ministerio de Agricultura, desde el Ministerio del Comercio y las diferentes entidades, no se ha visto una solución real en el territorio. Por eso, hoy invito a mis colegas y principalmente a mis colegas de Boyacá, la doctora Ingrid Sogamoso, al doctor Eduar Triana, porque Boyacá también es un departamento papero, para que nos unamos y que vengan estas entidades en cabeza de sus ministros, en cabeza de sus gerentes y directores, a que nos den explicación; los campesinos no se pueden ver desprotegidos por parte del Gobierno nacional, los campesinos necesitan una voz también desde el Congreso de la República y por eso, radicamos esta proposición en la Comisión Sexta, para que los campesinos escuchen el trabajo que estamos haciendo en el Congreso de la República, y que por supuesto, el Gobierno nacional se comprometa también ante nosotros.

Muchísimas gracias, Presidente. Invito, compañeros, a que votemos positiva esta proposición. Gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Representante, bueno. Sí, doctor.

Honorable Representante Eduar Alexis Triana Rincón:

Gracias, señor Presidente. Muy buenos días a todos los colegas, también a los delegados del Gobierno nacional. Yo me quiero unir obviamente a la proposición que plantea nuestro amigo Diego Caicedo, es de suma importancia la situación y el acompañamiento que están viviendo nuestros amigos productores de papa a nivel nacional, no solo en el departamento de Cundinamarca, también en el departamento de Boyacá, en el departamento de Nariño, en todos estos departamentos que son muy productores, y la situación está muy difícil, pero muy difícil, señor Presidente. Y, sí es importante sentarnos a hablar en esta Comisión, qué está pasando, cuáles son las alternativas, qué está planteando el Gobierno nacional para poder salvar este gremio tan, tan, tan importante para el país, gremio de región, un gremio campesino, un gremio productor, que la verdad, es nuestro departamento de Boyacá, y yo sé que en todo el país están muy afectados. Entonces, nos unimos a la proposición del doctor Diego Caicedo, y esperamos de verdad que tengamos unas respuestas muy claras de parte del Gobierno nacional. Gracias Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

A ustedes, Representantes. De verdad, que sometemos a votación esta proposición y esperamos darle prioridad, para que realmente este Ministerio esté acá en esta Comisión.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Honorable Representante, Gracias, Presidente. Siguiente proposición.

“Proposición

Cítese a los Ministros de: Hacienda y Crédito Público; Educación Nacional; Icetex; Transporte y entidades del sector; Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, TIC, y entidades del sector; Cultura, las Artes y los Saberes; Ciencia, Tecnología e Innovación; Comercio, Industria y Turismo; Superintendencia de Industria y Comercio; Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio; Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico, CRA; Ministro de Minas y Energía, Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios; Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG; Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, UNGRD, y Fondo de Adaptación, para que en fecha y hora que determine la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional, expongan sus inquietudes sobre las cifras de los sectores a su cargo incluidas en el Proyecto de Ley de Presupuesto para la vigencia 2026, radicado por el Gobierno nacional.

Para este efecto, se solicita que presenten en un documento ejecutivo la información de cada entidad sobre: Ejecución Presupuestal de la vigencia 2025, detallando aplazamiento del presupuesto, adiciones y crédito o contracréditos que se le hayan hecho al mismo. Igualmente la proyección presupuestal de la entidad para la vigencia 2026.

Lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley 3ª de 1992, que establece:

(...)

“Dentro de los veinte (20) días siguientes a la presentación de los proyectos de presupuestos, de rentas y apropiaciones, Plan Nacional de Desarrollo y Plan de Inversiones, cada Comisión rendirá informes y recomendaciones sobre los temas de su conocimiento a las Comisiones Económicas Tercera y Cuarta”.

Presentada a consideración por los honorables Representantes,

<i>Haiver Rincón Gutiérrez</i>	<i>Luis Carlos Ochoa Tobón</i>
Presidente.	Vicepresidente.
<i>Dolcey Torres</i>	<i>Ingrid Sogamoso</i>
Representante a la Cámara	Representante a la Cámara
del departamento del Atlántico.	Departamento de Boyacá.
<i>Diego Caicedo</i>	<i>Ciro Rodríguez</i>
Representante a la Cámara	Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca.	Departamento Norte de Santander.
<i>Eduar Triana</i>	<i>Julieth Sánchez</i>
Representante a la Cámara	Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá.	Departamento de Antioquia.
<i>Hernando González</i>	
Representante a la Cámara	
Departamento del Valle del Cauca”.	

Presidente, se registra por Secretaría la asistencia del honorable Representante Daniel Carvalho.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

En consideración la proposición leída por el Secretario, las proposiciones ¡perdón!, se someten a votación las proposiciones. ¿Aprueban los Representantes las proposiciones leídas?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Han sido aprobadas por unanimidad, señor Presidente.

Siguiente punto del orden del día:

Citación a servidores públicos, de conformidad con el artículo 135, numeral 8 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 92 y en desarrollo de la Proposición número 2, aprobada el 21 de julio de 2025, presentada por los honorables Representantes:

Alejandro García Ríos, Carolina Giraldo Botero, Aníbal Gustavo Hoyos Franco y Diego Patiño Amariles.

Presidente, con la finalidad de citar a la señora Ministra del Transporte, la doctora María Fernanda Rojas, con el fin de conocer los avances y perspectivas en el departamento de Risaralda.

Asimismo, señor Presidente, se cita al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, al Director del Inviás, el doctor John Jairo González Bernal, al Director de la Aeronáutica Civil, el Brigadier General José Henry Pinto Rodríguez, el Presidente de Findeter, el doctor Juan Carlos Muñoz Pacheco.

Están como invitados el Gobernador de Risaralda, el doctor Juan Diego Patiño Ochoa; el Alcalde de Pereira, el doctor Mauricio Salazar; el Alcalde de Dosquebradas, el doctor Roberto Jiménez Naranjo; el Alcalde de La Virginia, el doctor Juan Carlos Botero; el Alcalde de Pueblo Rico, Martín Siagama; el Alcalde de Marsella, Alberto Peláez; el Alcalde de Belén de Umbria, John Freddy Montes; el Coordinador de la Veeduría Ciudadana del Programa Vial del Samán, el señor Luis Fernando Sanz; los representantes de las comunidades afectadas por los proyectos viales.

Señor Presidente, se remitió el cuestionario a los funcionarios relacionados, Presidente.

Cuarto:

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

Quinto:

Lo que propongan los honorables Representantes.

En ese orden de ideas, Presidente, daríamos desarrollo al punto 4. En este orden, de acuerdo a la proposición aprobada, que es la citación a los servidores públicos, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Señor Secretario, sírvase informar qué funcionarios citados se encuentran presentes, delegaciones y excusas de los mismos.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Señor Presidente. Se encuentra presente la señora Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, líder del sector, cabeza del sector; está citado, así mismo, el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura de la ANI, el doctor Óscar Javier Torres, señor Presidente, no se encuentra presente el señor Presidente de la ANI, no he recibido aquí en la Secretaría la respectiva excusa del señor Presidente de la ANI. Me informan que está presente un funcionario de la ANI, señor Presidente, en esos términos, le rindo informe con relación a la asistencia de esta entidad.

Está citado el señor Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), el doctor, John Jairo González, quien se encuentra presente, gracias, doctor John Jairo, bienvenido a la Comisión Sexta de la Cámara; está citado el señor Director de la Aeronáutica Civil, el señor Brigadier General José Henry Pinto, quien no se encuentra presente en el recinto y quien relacionó en su respuesta a un funcionario que ha delegado, señor Presidente, y está citado el señor Presidente de Findeter, el doctor Juan Carlos Muñiz Pacheco, quien de manera previa, señor Presidente, y se ha comunicado vía telefónica con la Mesa Directiva, indicando que por una calamidad doméstica no puede asistir y ha delegado a la señora Vicepresidenta Técnica, la doctora Martha Patricia, quien ha llegado a la Comisión en horas de la mañana.

En esos términos, señor Presidente, le rindo informe con relación a la asistencia, indicando que no ha sido de manera oportuna remitida la delegación del señor Presidente de la ANI o no reposan los documentos que tengo aquí, y que el señor Director de la Aeronáutica Civil ha delegado en su respuesta al doctor Juan Carlos Valencia Riveros, quien es el Coordinador del Grupo de Planificación de la Aeronáutica.

Señor Presidente, de acuerdo al artículo 250 de la Ley 5ª del 92, que me permito darle lectura, citado un Ministro solo deja de concurrir si mediere excusa aceptada previamente por la respectiva Cámara; de actuarse de otra manera, podrá proponerse la moción de censura en la interpretación que se ha dado del mencionado artículo, Presidente, el mencionado artículo es, digamos, vigente para los directores también de las entidades, señor Presidente, de acuerdo a la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Doctor Alejandro, estaba pidiendo la palabra, ¡vale, Representante!, sí es preocupante, sí es preocupante y de verdad muy triste, que un funcionario público que cumple una función al país y que está citado por una Comisión a la cual tiene que rendirle cuentas, también al mismo país y a nosotros como Congresistas, pues que de alguna manera, primero, no asista, segundo, no envíe las debidas correspondencias para poder tomar acá unas determinaciones y unas decisiones

y aceptar esas constancias. Por lo cual, pues paso seguido, señor Secretario, tenemos que hacer las remisiones, porque si no hay las constancias, tendremos que hacerlas. En algún momento se lo dije, Ministra, aquí estamos para colaborar también, pero también estamos para hacer respetar esta Comisión, es una orden que ha dado esta Comisión de todos los Congresistas, y de aquí en adelante se tiene que respetar. Funcionario citado, funcionario que como mínimo nos debe responder de manera clara, por correo o se tiene que hacer presente y, si no, pues haremos los pasos que manda la ley. Señor Secretario.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Procederemos de conformidad con su instrucción a las autoridades competentes, Presidente. Señor Presidente, realizada la verificación, me permito informarle Presidente, que las entidades que han sido citadas, han remitido de manera oportuna las respuestas a los cuestionarios, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Continuando con el orden del día y dando paso ya al orden del debate, doctor Alejandro, pues usted tiene ya, digamos, el contexto del debate, pero es importante también, a los compañeros de su territorio que están citando este debate, darles la palabra. Doctor Alejandro...

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. No, así como comencé ahorita agradeciendo a la Ministra por su presencia puntual, creo que sí llamar la atención sobre el Presidente de la ANI y el Director de Aerocivil, que no se presentaron sin mediar excusa, y para cerrar la intervención o dar un contexto ya general, Ministra, hablamos del Programa Vías del Samán, que es muy importante en la conexión con el Valle, de la propuesta de IP Conexión Centro, que está en estudio de la ANI, que es lo que actualmente se conoce como Autopistas del Café; hablamos de la Concesión Pacífico 3 y cómo involucrar más a Risaralda en esta concesión; hablamos de la vía Risaralda-Chocó, hablamos a nivel férreo, el Tren del Pacífico y el Tren del Café, con un punto nodal allí importante en Caimalito; hablamos del aeropuerto internacional Matecaña, y hablamos de vías secundarias y terciarias del departamento, importante que nos conecta inclusive con otros departamentos, allí se mencionó la vía Marsella, que está en el Plan Nacional de Desarrollo, pero también hay vías donde requerimos que sean miradas por la nación, como la de Balboa, que recientemente hubo una pérdida total de vía y que quedó desconectado, y como la de Quinchía con Irrá, un municipio que tiene riesgo de quedar desconectado cuando hay lluvias o algo así. Entonces, esa Quinchía es muy importante, porque se conecta también por atrás hacia Pacífico 3 y hacia Manizales o Caldas.

Ahorita, que está acá mi compañero Daniel Carvalho, me comentaba algo que lo omití mencionar

y es la vía Pereira-Medellín, esta vía se ha logrado destrabar de manera importante. Sin embargo, hubo un tema geotécnico o geológico que ha presentado problemas, entiendo, en un punto más cercano hacia Medellín, que va a requerir una inversión adicional, para que este cuello de botella deje de presentarse.

Básicamente, era eso Ministra y compañeros, estaba haciendo como un recuento de lo que tocamos, un recuento rápido de lo que tocamos ahorita con mucha más profundidad y pedirle Presidente, un video corto de dos minutos que preparamos, que lo pueda presentar.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Cabina por favor, y se prepara Representante Aníbal.

—Inicio de video—

“Hoy no solo venimos solo a hablar de carreteras, puentes o aeropuertos, venimos a hablar de oportunidades, de competitividad, de calidad de vida, venimos a hablar de la dignidad de Risaralda. La infraestructura no es un lujo, es la base sobre la cual un niño puede llegar seguro y a tiempo a su escuela, es lo que permite que un caficultor pueda sacar su cosecha a tiempo y recibir un precio justo, es lo que conecta un paciente con un hospital que puede salvarle la vida.

En Risaralda cada kilómetro pavimentado, cada vía bien mantenida, significa menos aislamiento, más empleo y más desarrollo. Pero hoy seguimos viendo, proyectos que avanzan a paso lento, licencias que se demoran, recursos que no se ejecutan y mientras tanto, la gente espera. Invertir en infraestructura no es un gasto, es sembrar futuro, que nuestros jóvenes podrán quedarse y prosperar en su tierra, que nuestra economía podrá competir de tú a tú, con cualquier región del país. Por eso, exigimos que los compromisos con Risaralda se cumplan, que las obras estratégicas, las Vías del Samán, la vía Risaralda-Chocó, la red terciaria, entre otras, se conviertan en realidades que se puedan recorrer, tocar y vivir.

Risaralda no pide favores, pide lo que le corresponde inversión justa, ejecución transparente y obras que transformen vidas; porque invertir en la infraestructura de Risaralda, es invertir en el corazón productivo y humano de Colombia”.

—Fin video—

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bienvenido a la Comisión Sexta doctor Aníbal Hoyos, Representante a la Cámara del Partido Liberal Colombiano, del departamento de Risaralda.

Honorable Representante Aníbal Gustavo Hoyos Franco:

Muchas gracias, Secretario, un saludo muy especial, Presidente, Mesa Directiva, un saludo muy especial Ministra, a todo su equipo de trabajo, y un saludo muy especial a todos los compañeros Congressistas. Ministra, uno lo que hace acá es la voz, es la voz de una representación, yo creo que

Alejandro, describió muy bien toda la situación de Risaralda. Yo voy a tratar de dejar reflexiones, porque la descripción que hizo Alejandro, yo creo que fue la apropiada, es la situación que tenemos y lo que vemos. Uno, nosotros creemos en Risaralda en la integración regional, lo que nos une a Caldas, Quindío, el Valle, Chocó y Antioquia, le creemos y le apostamos; pero nuestros ciudadanos se preguntan, uno, estamos rodeados de peajes, no vemos las obras, estamos atrasados en todo el tema infraestructura vial y el ciudadano se expresa ¿Cuáles son los beneficios de esos peajes que tenemos y en que nos beneficia, que mejora la calidad de vida de nuestros ciudadanos? Y la pregunta es, y la respuesta es, por ahora ninguna, Ministra. Y, nos preocupa, obras como lo que se buscó hace 30 años con Autopistas del Café, que era la integración de las tres ciudades Caldas, de las tres ciudades, Pereira-Armenia, Manizales, era la integración. El objetivo era ese, y este es el momento que están desconectadas las ciudades, y no hemos podido entender, y tres ciudades con peajes bien costosos, donde el empresariado, donde el ciudadano, está esperando que esas obras se hagan, el empresariado cree en la región, está buscando grandes oportunidades allá, porque las hay Ministra, pero no puede ser que 30 años y no hemos integrado las ciudades, no puede ser que nos vamos a demorar otros 30 años para no incluirlas, y me refiero a un punto específico, Pereira con Dosquebradas, 500 metros de distancia y no hemos podido integrar bien la ciudad, y hay un cuello botella ahí, y sufren tanto los ciudadanos de Dosquebradas como de Pereira, como los de Santa Rosa, como los de Chinchiná y Manizales.

Pero si nos vamos por el otro lado, hay otro cuello que es punto 30, terminal y nos decimos, venga porque no va a quedar integrado esa ciudad en esta nueva concesión que vamos y pensamos hacer. Esos puntos no pueden ser negociables, tienen que quedar ahí, Ministra y es el favor que le pedimos, cómo nos vamos a demorar 100 años, para solucionar un tema vial de integración de región, no puede ser, no puede ser Ministra, nosotros conocemos su calidad ejecutiva Ministra, pero esa vía no nos puede quedar grande, esa conexión no nos puede quedar grande, y parte no negociable de ceros puntos, el ciudadano no entiende cómo pagamos unos peajes y parte de la inversión que tiene proyectada el 60-70% de los peajes, llevárselos para un costado, pero que también necesitamos esa inversión, pues ¡claro Ministra!, porque necesitamos esa integración regional, pero no dejemos a Pereira y a Risaralda, por fuera del mapa estratégico de las inversiones que tenemos allá. Entonces Ministra, el ciudadano ¿sabe qué siente, cuál es la utilidad del ciudadano? El tiempo, esa es la utilidad, se hace una obra y el ciudadano siente que media hora está con la familia, que media hora le pone más cuidado a su hogar, el empresario siente que esa media, esa hora le sirve como una oportunidad, como tener alta productividad en su región y a eso le estamos apostando, esa región es una región muy linda, de gran proyección, pero si seguimos en la paquidermia

que estamos de infraestructura vial, vamos a perder las oportunidades que tenemos.

Entonces, sobre la nueva concesión vial Ministra, esos puntos deben de ser innegociables, es un foro especial en la reflexión que tenemos. Lo otro Ministra, con Vías del Samán, hay un tramo Cerritos-La Virginia, y yo creo y quiero llamar mucho la atención sobre la oportunidad de región, Alejandro ya la describió en parte, esa zona con Pacífico 3, nos abrió una gran oportunidad logística del país y le estamos trabajando una Plec, una plataforma logística, porque ese y ahí vemos la oportunidad de esos municipios de occidente, que puede hacer la generación de empleo, que ahí podemos emplear todos los profesionales que generamos en la región.

Pero que también, Ministra, si esa doble calzada que son 10.2 kilómetros, que ahora los estudios y diseño están parados en la inversión de Vías del Samán, yo no sé cuándo vamos a lograr que esa infraestructura que tenemos hacia el municipio de La Virginia, que lo vemos con gran oportunidad de inversión para el país, como una zona especial, como un punto estratégico de logística, no debemos desaprovechar eso, ahí converge, Ministra, zona franca, converge zona Zomac, de un municipio que brinda grandes oportunidades para empresarios, que es Balboa-Risaralda, pero que también la línea férrea con el Representante Alejandro y con la Representante Carolina, habíamos pedido el punto de la llegada del tren, o un brazo, una arteria y yo creo que ya hay respuesta, Ministra, sobre ese punto, pero no puede ser que va a llegar primero el tren que la doble calzada, y necesitamos integrar todo. Entonces, son 10.2 kilómetros, Ministra, y ¿sabe cómo está parado esa obra?, ¿los estudios y diseños? Por un tema de licencia ambiental, porque no han gestionado y no hemos generado un comité ejecutivo para poder ayudarles, y que esto sea, nos tenemos que integrar gobernaciones- nación, Congresistas, entes privados, para que eso lo saquemos Ministra, nos está quedando grande todo en el país, 10.2 kilómetros con el recurso, con todo, y no hemos podido sacar ni los estudios y diseños de esta obra, y están parados y creo que está suspendido. Está suspendido, pidieron la suspensión del convenio, porque en el tema de la licencia ambiental han tenido problemas.

Entonces, Ministra, yo creo que necesitamos un plan estratégico ejecutivo, donde nos integremos todos y que todos nos pongamos la camiseta, para que esto avance en esos temas, una gerencia, es una gerencia, así de simple. Entonces, Ministra, hay un tema de las vías férreas que yo pido un favor muy especial Ministra, yo veo al gerente del Aeropuerto Matecaña, es un aeropuerto que ha crecido, que ya lleva el año pasado 2.08 millones de pasajeros, un crecimiento enorme; pero que ya ve que en el 2030, van a tener problemas grandísimos en el trabajo de ellos allá, con respecto a los temas de capacidad, y el problema más grande ahí es la pista, ministra. Pero yo sí pido, Ministra, que hay dos temas importantísimos de región, que los toquemos, porque son temas de

gran envergadura, que es el tema férreo y el tema aeroportuario Ministra, que nos dé un tiempito especial y que abramos el debate sobre esos dos, porque son puntos estratégicos, porque tenemos que hablar cómo se van a converger el aeropuerto del Edén, cómo vamos a hacer con el aeropuerto de Palestina, el Aeropuerto del Café, cómo van a operar y cómo vamos a hacer que esos tres aeropuertos sean viables y que los tres aeropuertos tengan una operatividad y que realmente sirva para el desarrollo económico y social de nosotros. Entonces, Ministra, el favor muy especial y que le pedimos, un comité ejecutivo, una gerencia, para los proyectos del Eje Cafetero, porque yo creo que necesitan gerencia, necesitamos inversión, y lo mejor que podemos hacer es llevar y que se ejecuten las obras que todos los ciudadanos esperan, y que el ciudadano, que el ciudadano sienta que sí tiene utilidad en las obras, y la utilidad, recuerde, Ministra, es el tiempo, es el tiempo del ciudadano; si el ciudadano sabe que se hace una obra y se ahorra media hora, esa media hora es prioridad para su familia y para los entornos, igual para los empresarios.

Entonces, yo creo que estos temas que traemos nosotros a colación sobre inversión, creemos que estamos en la paquidermia en materia de infraestructura vial, creemos que no estamos avanzando nada, pero con su ayuda, Ministra, creo que logramos y podemos avanzar rápidamente en los proyectos de infraestructura vial de Risaralda. Muchas gracias, Ministra.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Bien, doctor Aníbal. Sigue ahorita, que es que también es citante, la doctora Carolina Giraldo, cinco minuticos, doctora, a ver si avanzamos.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Gracias, Presidente, y un saludo muy especial a la señora Ministra, los delegados, lamentar si la ausencia de la ANI, que era fundamental, para este debate. Y, un saludo muy especial a mis colegas, gracias por acogerme aquí en su Comisión, la Comisión Sexta. Yo no quiero repetir mucho, pero sí quiero empezar con la siguiente reflexión, y creo que es la reflexión que hacemos todos los Representantes a la Cámara después de tres años de gobierno, y es ¿cuál es el legado que le va a dejar el presente gobierno a mi departamento o al departamento que yo represento? Y, yo quisiera plantear esa pregunta, señora Ministra, para el caso de mi departamento de Risaralda. ¿Cuál es el legado que le va a dejar este Gobierno a Risaralda, en este caso en el tema de infraestructura para el transporte? Sabemos que en departamentos vecinos como en Caldas, hay obras de gran envergadura que van avanzando, como el aeropuerto. Sin embargo, en nuestro departamento no tenemos obras de gran envergadura, no tenemos proyectos estratégicos de transporte de gran envergadura, que se planteen como transformadores de la realidad vial de mi departamento. Así que, yo quisiera empezar por ahí, y entonces, si no tenemos

un gran proyecto emblemático que va a ser el legado de este gobierno, ¿Cuál podría ser ese legado?

La gente llega a Risaralda, departamento importante para la logística, para la agricultura y para el turismo, que ha crecido mucho afortunadamente en el país, pero desafortunadamente para hablar de turismo, la gente llega, aterriza en Matecaña y no se queda en Risaralda, se van para el Quindío o se van para otros lugares. ¿Y cuál es la razón principal, por la cual no se queda en Risaralda? No es porque no tengamos pueblos encantadores del Paisaje Cultural Cafetero, que sí los tenemos y muy hermosos. Es principalmente, porque las vías no están en buen estado para que llegue el turismo, y si no puede llegar el turismo, pues tampoco pueden salir fácilmente los productos agrícolas y, por supuesto, todo lo logístico se convierte en un cuello de botella, de esta manera cuando uno recorre Risaralda, se da cuenta que las vías a Belén de Umbría, un pueblo encantador, a Santuario, estos son pueblos del Paisaje Cultural Cafetero hermosísimos, esas vías tienen mucho por arreglarse, merecen arreglarse. La vía Marsella también, la vía Balboa, que tuvo hace poco unos derrumbes, y en general sufrimos de derrumbes y necesitaríamos hacer mucho de intervenciones, para evitar luego tener que actuar simplemente porque hubo una emergencia, eso a mí me encantaría que pasara Risaralda, sería lo que nos solucionaría estructuralmente los problemas viales que tenemos.

Para municipios como Quinchía, tenemos que pagar dos peajes para ir de Pereira a Quinchía y la verdad, es que las vías de Quinchía tampoco están tan buenas. Imagínense ustedes un departamento del tamaño de Risaralda con tan solo 14 municipios, y tener que pagar dos peajes para llegar a uno de esos municipios, y por supuesto, una gran preocupación que tiene que ver con una decisión de fondo que debe tomar este gobierno, que tiene que ver con la IP conexión Centro, esas Autopistas del Café, que es en último lo que la gente conoce, que es lo que nos une Pereira, Quindío y Manizales, en donde tenemos efectivamente otros 7 peajes, adicionales a los del Valle y a los que van hacia Quinchía, estos son adicionales, la verdad es que la gente tiene un malestar muy grande, respecto a lo que se ha planteado para el futuro de esta concesión, y se ha hecho un debate muy importante presente en medios de comunicación locales y también en los diferentes espacios de socialización que se tuvieron eventualmente, porque la verdad es que la gente no quiere seguir pagando ese montón de peajes, para que las obras se hagan en otra parte, como efectivamente aquí se ha dicho en Calarcá-la Paila, es que no tenemos por qué estar pagando esa obra, si eso se aprueba de esa manera sería una injusticia enorme, sería un atropello, sería un abuso con el departamento de Risaralda, y eso queremos y creemos que en sus manos está la posibilidad, como cabeza del sector de evitarlo, esa injusticia no puede llegar a ser el legado de este gobierno para Risaralda, que continúen esos 7 peajes por otros 30 años.

¿Qué quisiera?...

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Un minuto, para la Representante Carolina.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

El cuello de botella real, efectivamente, está en la conexión Pereira-Dos Quebradas, en el Eje Cafetero, lo otro que está allá en la Paila, Calarcá-la Paila no es en el Eje Cafetero, el cuello de botella real está en el Eje Cafetero y por eso, esa conexión vial Pereira-Dos Quebradas, es la que realmente merece tener algún tipo de solución, y la debería haber por lo menos planteado el concesionario actual. Sin embargo, eso no ocurrió, para terminar, cosas pequeñas, Vías del Samán, ayúdenos a desembotellar eso, ayúdenos a poder avanzar en Vías del Samán, no permita que nos desconectemos del corredor vial del tren, sabemos que ahí hay afortunadamente unas decisiones en donde no nos están desconectando, pero que este gobierno no desconecte a Risaralda y a Pereira de ese corredor, eso también es importante para nosotros. En lo que tiene que ver con las vías...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

¡Perdón! Representante, no, termine, termine, qué pena.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Le agradezco. En lo que tiene que ver con vías verdes, contrato suspendido, importante ver cómo se hace, porque en realidad estas son vías que tienen mucho que ver con infraestructura para la bicicleta, pero sin duda alguna, la decisión más importante que tiene que tomar este gobierno está ahí, en sí hay concesión o no hay concesión, primero que todo. Y, segundo, si hay concesión, cuáles son las obras que se van a hacer y que no quedemos atropellados con siete peajes, y que no vamos a quedar atropellados pagando una obra que no nos corresponde, y que no se vaya a hacer la obra del viaducto, del segundo viaducto Pereira-Dosquebradas, y para esto, yo sí quisiera preguntar muy puntualmente, ¿cuándo vamos a tener una respuesta?, porque llevamos un tiempo esperando las respuestas, me parece que debemos tener una respuesta.

Y, ya lo último, sobre el aeropuerto, es que tenemos respuestas encontradas en lo que nos envían, porque la Alcaldía de Pereira dice que el plan maestro ya está avalado, y mientras tanto, pues nos dicen desde el Gobierno nacional, que el plan maestro aeroportuario de Matecaña no está avalado. Entonces, si nos pudieran dar también esa claridad. Gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Representante Carolina. Tiene la palabra el honorable Representante, Santiago Osorio, de Caldas.

Honorable Representante Santiago Osorio Marín:

Presidente, un saludo especial a usted, buenos días, queridos colegas. Yo realmente el día de

hoy, Presidente, vengo en calidad de espectador, y vengo en calidad de espectador, porque mis compañeros con sus buenas tareas y su informe que han brindado sobre el departamento de Risaralda, he estado muy interesado en conocer cuál es la postura de la Agencia Nacional de Infraestructura, frente a al futuro de la concesión IP Conexión Centro, y yo quisiera aquí hacer una distinción, queridos colegas, a mí se me hace bastante extraño, que uno encuentre un Ministerio de Transporte de puertas abiertas interesado en dar un debate, en escuchar a las comunidades, en visitar el territorio, y uno encuentre por el lado de la Agencia Nacional de Infraestructura una postura absolutamente diferente. Y, aquí es donde yo quiero rechazar de manera vehemente, la ausencia el día de hoy del señor Óscar Torres, a quien en la oficina de la Ministra, le he pedido que le preste atención a lo que está pasando con Autopistas del Café, y esto no es un favor que le tienen que hacer a nuestra región, el Presidente Gustavo Petro, en su última locución presidencial, ya anunció que en este Gobierno no se prorrogan concesiones, y ese tiene que ser un punto de partida, para que la Agencia Nacional de Infraestructura, explique en este recinto, por qué no ha querido dar la cara al Eje Cafetero, frente a esta Concesión Autopistas del Café.

Yo he anunciado muy temprano, que en horas de la tarde le voy a dar a conocer al país, cuál es el motivo real de por qué la ANI no quiere dar respuesta, y las llaves de esta conversación están en manos de un funcionario, que lleva 15 años dentro de la entidad, y que quiere con sus amigotes de Autopistas del Café, que esta concesión se mantenga, y como Representantes del Eje Cafetero, que hemos defendido vehementemente la postura de este gobierno, de eliminar las concesiones que enriquecen a los privados, vamos a seguir haciendo una defensa férrea de por qué este gobierno tiene que prestarle atención a esta concesión.

El Director de la ANI tiene que explicar, por qué dentro de esta entidad no le están haciendo caso al mandato del Presidente Gustavo Petro; y del Ministerio de Transporte, el señor Óscar Torres, debería estar aquí sentado explicando el futuro de la Concesión Autopistas del Café. Muchas gracias.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

¿Quién está por la palabra?, gracias Representante Osorio. Entonces, en ese orden de ideas, si no hay otro, el profe Hernando estaba pidiendo la palabra, entonces, profe, tiene la palabra.

Honorable Representante Hernando González:

Tenga muy buenos días, un saludo para mis colegas de la Mesa Directiva, para los demás colegas y por supuesto para la señora Ministra, María Fernanda, para todo el equipo de gobierno y del Ministerio de Transporte. Realmente, yo estoy muy de acuerdo con Alejandro, mi colega, y con todos los colegas que han venido de otras comisiones a hablar sobre Vías del Samán, sobre los peajes de Risaralda

y las Autopistas del Café, estoy muy de acuerdo, pero señora Ministra, yo soy del departamento del Valle y cometería un error muy grande, si no le pido a usted con el debido respeto, porque usted siempre lo escucha a uno, decirle qué pasa con nuestra vía Mulaló-Loboguerrero, que realmente usted no sabe la presión que ejerce el empresariado, los transportadores y la gente que diariamente se moviliza en el Valle del Cauca, hacia el principal puerto de Colombia que es Buenaventura.

También, quiero pedirle a usted, que por favor, nos contara que está haciendo este gobierno, que le gusta bastante servir a esta Colombia pobre, esta Colombia profunda, sobre las vías terciarias, porque soy testigo de los problemas que tenemos en el Valle del Cauca, cuando se viene la ola invernal, para que los campesinos y los habitantes, inclusive los estudiantes, para pasar de un lado a otro en el Valle del Cauca, en las olas invernales, porque las vías terciarias se vuelven un desastre cuando vienen las lluvias. Yo quisiera, usted que es muy sensible con esto que viven los campesinos y la gente del campo, que van a ser para atender a estas personas realmente, y no solamente del Valle sino del país, pero a mí me corresponde como Representante del Valle, pedirle a usted el favor y nos cuente para nosotros poder decir algo allá, porque en la región dicen ¡no, pero es que no pasa nada!, y yo sé que con usted pasa. Entonces, quisiera escuchar especialmente lo de la vía Mulaló-Loboguerrero, para no hablarle de otras cosas como el dragado. Muchísimas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Bien, profe Hernando. Tiene la palabra el Representante Gerson Lisímaco Arizala, de la Citrep de Tumaco, Nariño.

Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaña Arizala:

De Tumaco, Nariño, para el mundo. Muy buenos días a todos los presentes, señor Presidente, me orgullece verlo allá, señora Ministra, bienvenida, señor Director, Director del Invías, es un gusto tenerlos por acá. Seremos muy cortos, porque sabemos de su compromiso y de su trabajo, que vienen realizando conjuntamente para avanzar en el tema de conectividad de este país y apostándole a los proyectos que van a lograr la conexión, no solo de las grandes ciudades, sino también de los territorios profundos, a mí me interesan eso y como se lo hemos manifestado, señora Ministra, en su despacho, lo vamos a hacer también acá público nos interesa, y estamos a disposición para ayudar en todo lo que sea conveniente, y avanzar en la construcción de caminos que conectan esas grandes inversiones, que se está realizando por parte del gobierno del cambio en esos territorios profundos, para facilitar ahora sí la construcción de esa paz que se firmó con las anteriores FARC. En esa medida, señora Ministra y señor Director, nos ponemos a disposición para conectar con esas actividades que se tienen que realizar, porque el Gobierno del Cambio, lamentablemente ya está en el ocaso, esto

ya se acabó, y lo que no hacemos en estos dos meses seguro no se va a hacer, lo que nos hace falta es juntar manos, juntar cabezas y avanzar en esos proyectos.

Para tener en cuenta, señor Director de la Aerocivil. En el municipio de Tumaco viene avanzando un proyecto, unas acciones para el avance de las obras del aeropuerto de Tumaco, así como el aeropuerto, un aeródromo del municipio de Magüí, y estaba proyectado también un aeródromo en el municipio de Olaya Herrera, nos gustaría profundizar en los temas, porque las obras o los planes como se habían contemplado inicialmente no han avanzado, y nos interesa poder generar las mesas técnicas que nos incluyan, para también dar nuestros aportes y avanzar en eso. Bienvenidos a esta Comisión, la Comisión de ustedes, y aquí siempre a disposición, para construir, ya no diferencia, ¡no!, ya no tenemos tiempo para eso, construir la conectividad que necesita este país. Bienvenidos y muchas gracias, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Representante Gerson; se recibe la visita de nuestro Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Julián.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bienvenido, señor Presidente de la Cámara.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Tiene la palabra el doctor Pedro Baracutao, Representante de la curul de firmantes del Acuerdo de Paz Comunes.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias, Presidente. Ahí con los buenos días para usted, para toda la Mesa Directiva, felicitarlos de verdad por estar ahí, Presidente y Vicepresidente, a todos mis colegas, un gran saludo para la Ministra por estar acá presente, director de Invías, doctor, muchas gracias por estar acá, de verdad es un honor para nosotros tenerlo acá, así como todos los funcionarios del gobierno, de nuestro gobierno.

Como integrante de la bancada de Gobierno, felicitar primero, los funcionarios por haber llegado tan puntual a este debate, segundo, es simplemente hacer algunas preguntas, Ministra, yo quiero que nos cuente un poquito cómo van los avances de la vía Quibdó-Medellín, que hemos hablado en todos los debates acá frente a ese tema, quisiera que nos informe un poco sobre ello. Ya con el doctor Jairo hemos hablado frente al tema de Urabá, la vía Necoclí-San Juan-Arboletes, sería bueno, doctor, que nos cuente a la región, a la gente de la región del Urabá, cómo van esos avances, qué se está pensando, y el compromiso también de ir a territorio para, es bueno que la gente sepa eso, que el Gobierno del cambio tiene toda la voluntad, la disponibilidad, para ir hasta los territorios a apoyar y a escuchar a la gente.

Quiero que se tenga en cuenta, un tema que hemos tocado siempre aquí en los debates, Ministra,

desde el primer Ministro que tuvo nuestro Gobierno, hemos hablado de los aeropuertos, sobre todo los pequeños, en Turbo hay una situación, con el aeropuerto que no sabemos realmente cómo es que se va a desembotellar esta problemática, recuerden que el municipio de Turbo, el Distrito de Turbo tiene como cinco o seis apellidos, y de hecho se necesita para poder darle la fuerza que tiene como distrito, que se pueda aperturar ese aeropuerto que hay allá, va a ser un caudal muy importante para el turismo, entonces quisiera saber en qué pasos va, cómo vamos con ello y para cuando podrían nuestros paisanos de Urabá, contar con ese apoyo y ese respaldo de nuestro gobierno. Y, por último, quisiera también que nos hablaran un poco de cómo va el avance de las vías terciarias, en materia de las vías para la paz, que quedó en el Plan Nacional de Desarrollo y que este Gobierno ha venido impulsando, sería bueno que nos hablaran un poco de ello, y el tema sobre la implementación integral del acuerdo de paz en materia de vías, sería bueno que nos hablara un poco de ello. Entonces, quisiera simplemente eso.

Y, por último, decirle Ministra, que nosotros vamos desde esta Curul, vamos a solicitar un derecho de petición, con los avances que ha tenido nuestro Gobierno en el departamento de Antioquia y en Chocó, porque de verdad no se conoce, no se conoce o no se cuenta realmente, lo que está haciendo el Gobierno en estos tres años y por eso vamos a hacer ello, para poder darle a través de las actividades que hacemos cotidianamente en los territorios, dar a conocer ese ejercicio, que de verdad, se ha venido haciendo desde el Gobierno del Cambio. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Bien, Representante Pedro Baracutao. Bueno, señor Secretario, debemos continuar el orden del día, por favor.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente. De acuerdo a lo que ha indicado el honorable Representante, la intervención de la Veeduría Ciudadana del señor James Fonseca, Director Ejecutivo de la Corporación Vigía Cívica y Secretario de la Veeduría del Programa Vial del Samán, el señor Presidente, presentará hallazgos, alertas sobre la ejecución, propuestas de mejora en transparencia y participación, señor Presidente, de conformidad con la Ley 5ª del 92, debe declararse la Comisión en sesión informal, para poder escuchar al ciudadano, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Se declara sesión informal, honorables Representantes, ¿aprueban la sesión informal?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente, cabina, si nos colabora para escuchar al señor Veedor.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

¿Dónde está el Veedor?

James Fonseca, Secretario, Veeduría Programa Vial del Samán:

Muy buenas tardes, señor Presidente, honorables Representantes de la Comisión Sexta, señora Ministra de Transporte y altos funcionarios del Gobierno. Les agradezco la oportunidad para, desde la Veeduría Ciudadana al Programa Vías del Samán, dirigirme a ustedes, lo haré rápidamente por la escasez de tiempo. Los resultados obtenidos a la fecha en los estudios y diseños, y en la ejecución de las obras del Programa Vías del Samán, muestran que el presupuesto original establecido en el convenio interadministrativo, firmado entre los departamentos del Valle, Risaralda e Inviás, es contundentemente inferior a las necesidades del proyecto, a las necesidades de los alcances que fueron acordados con el territorio. Ese presupuesto de \$1.2 billones de pesos, ajustando los precios, resultaría hoy superior a los \$3.5 billones de pesos, con la información disponible es necesario actualizar las necesidades, para ver dónde encontrar o cómo encontrar financiación adicional, falta únicamente un presupuesto ajustado para la segunda calzada Cerritos-La Virginia, pero se podría estimar el valor y posteriormente ajustarlo. Y, sobre este punto, sobre la segunda calzada Cerritos-La Virginia, a la que se han referido en extenso los Representantes a la Cámara por Risaralda, que han hablado anteriormente, quiero referirme de una manera breve, para dar el significado de lo que este tramo de punto de 10.2 kilómetros significa para la región. Por ese tramo, se comunican con Pereira, los municipios del occidente del departamento, que son el 60% de los municipios de Risaralda, por ahí viaja la comida, por ahí viajan los insumos y por ahí vienen a estudiar a Pereira, los estudiantes universitarios de todos esos municipios del occidente de Risaralda, pero además, por este tramo ingresan a Pereira, los viajeros que vienen desde el Chocó, es la vía más cercana del Chocó, después de atravesar la cordillera occidental con la ciudad, por eso se está ejecutando, se está construyendo un hospital de cuarto nivel, que debe prestarle servicio al Eje Cafetero, al norte del Valle y también al Chocó. Créame que es absolutamente angustiante, estar en ese trancón que son los 10.2 kilómetros completos, donde la velocidad de desplazamiento es inferior a 5 kilómetros por hora, les decía, es angustiante sentir una ambulancia con sirena tratando de abrirse paso, tal vez con un enfermo grave que necesita atención por minutos, después de esa discreción, vuelvo al tema central.

Desde la Veeduría Ciudadana proponemos que se evalúen unas posibilidades de financiación adicionales, para recoger el dinero necesario para culminar las obras que están dentro del programa.

Lo primero, sería extender el plazo del programa de 25 a 30 años, después incorporar en el presupuesto, los ingresos estimados en el modelo financiero de mayor recaudo que se prevé, de acuerdo a los resultados de un estudio actualizado de tráfico de 2023, que contrató Inviás con la firma STE, que estima que aproximadamente se recogerán en ese peaje, en el único peaje que sostiene este programa que es Cerritos 2, se recogerían aproximadamente \$1.6 billones de

pesos, en 20 años. También, incluir en el presupuesto del Programa Vías del Samán, el recaudo de los peajes de Toro y Río Frío, de la vía Panorama en el Valle del Cauca, y analizar las posibilidades y la viabilidad de pasar a la Concesión Pacífico 3, el mantenimiento y la gestión vial integral de la vía Panorama, en el tramo entre La Virginia -Anserma Nuevo y Media Canoa, que está ahora a cargo de Vías del Samán.

También analizar, la posibilidad de incluir si se diera, la conexión IP Conexión Centro, que se diera la posibilidad de incluir la segunda calzada La Romelia-El Pollo, en la financiación que se otorgue a esa Conexión Centro, y evaluar también posibles fuentes alternativas indicadas en el convenio interadministrativo y en el contrato interadministrativo, como son vigencias futuras de Inviás, sobre tasas portuarias, eventualmente valorización, instalación de nuevos peajes, aunque sería un tema muy impopular y castigaría mucho la región, y aportes de recursos propios del Inviás, generar además, recursos frescos desde el Gobierno nacional, y hacer seguimiento a posibles recursos que ingresaran, para compensar el mayor costo de mantenimiento de los tramos de Vías del Samán, que ocurrió con el colapso del puente El Alambrado.

Me explico, cuando se derrumbó hace dos años el puente El Alambrado, los camiones, 1.600 camiones por hora, se derivaron todos por vías del Programa Vías del Samán, lo que ocasionó naturalmente el desgaste prematuro de esa zona. Entonces, lo que estamos pidiendo es que se estudie en Inviás la posibilidad de que haya una compensación para el programa, por esos mayores costos que tuvo el mantenimiento de las vías con esa razón. Además de lo anterior, en el tema económico, pedimos que se designe para el Programa Vías del Samán, un grupo de dirección permanente, pequeño, especializado, con profesionales de buena experiencia, para la dirección y ejecución del programa...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Un minuto más para que cierre, por favor, para que cierre ya. Gracias. James Fonseca, buenos días, doctor James Fonseca, si puede abrir el micrófono, para darle un minuto más para que cierre, por favor.

James Fonseca, Secretario Veeduría Programa Vial del Samán:

¡Perfecto!, adicionalmente, pedimos la descentralización para trasladar a oficinas regionales de Inviás y Findeter en la zona, todas las actividades que sean susceptibles de ser adjudicadas aquí, y de esta manera, sacarlas de Bogotá y evitar que se demoren los tiempos, que produce manejar todo el país desde allá.

Y, en el departamento de Risaralda, priorizar la construcción de la intersección de Takurumbí, construir puentes peatonales en La Esperanza, Ucumari y el Tigre, y este último planteado con insistencia, como una alternativa necesaria para conservar la integridad de las personas que viven en la zona. Y, acelerar los estudios y diseños de la construcción de otro puente peatonal en la zona de Monte Bajo, que ya cuenta con presupuesto y contratistas de obra e interventoría.

Agradezco mucho, señor Presidente, a los honorables Representantes, a la señora Ministra y a los Representantes del Gobierno nacional, muy amables, buen día.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias doctor James Fonseca. Continúa con el doctor Jorge Hernando Cúte, Secretario de Infraestructura de Risaralda, por favor, tres minutos de tiempo, para poder avanzar con este debate.

Secretaria de Infraestructura Alcaldía de Pereira, Diana:

Bueno, un saludo muy especial a todos nuestros Congresistas, a nuestra Ministra, la doctora María Fernanda Rojas, es para la ciudad de Pereira, un ejercicio muy importante estos espacios de debate de país y sobre todo, donde debemos construir con gran responsabilidad un trabajo coordinado entre la Nación y los territorios. Nosotros entre este contexto y lo que ya lleva este gobierno nacional, entendemos los grandes desafíos en materia infraestructura que tiene el centro del país, en especial el corazón del Eje Cafetero, como es el caso de Pereira y Risaralda. Para nosotros es fundamental, poder lograr los impactos y los propósitos misionales que tenemos en estos diferentes proyectos que en mención se han discutido en el día de hoy, alrededor de estos temas de infraestructura.

Para nosotros Vías de Samán, es una gran gestión interinstitucional que se ha hecho, de convergencia nación y territorio, pero a la cual necesitamos darle un poco de celeridad frente a varias decisiones importantes, sabiendo que fue concebido en el 2021, y que ya ahora próximos a este año, estamos un año de culminar, y todavía tenemos un avance físico todavía bajo, frente a las expectativas territoriales, y es para nosotros fundamental, poder concretar un nivel de gerencia institucional, que nos garantice materializar estas obras y que los diseños, estudios que se han planteado, puedan ejecutarse en este tiempo.

Frente a los tramos, por ejemplo, de Puerto Caldas y Cerritos, los tres retornos proyectados se encuentran con diseños, pero no hemos iniciado la construcción de esos retornos. Frente a la avenida Cerritos-La Virginia, como le decían hace un momento, no hay disponible todavía los diseños de la segunda calzada de más o menos unos 10 kilómetros; frente a Pereira y Cerritos en el tramo el Pollo, tres puentes peatonales permanecen todavía sin construir, en una de las dos intersecciones viales que se alcanza un avance solo de 50% de ejecución.

Para el caso de la Romelia-El Pollo, vemos que es una gran oportunidad poder avanzar en el tramo de la ciudad de Pereira a los 7 kilómetros, de la segunda calzada correspondientes y que generaría de alguna otra manera, un avance importante en este desarrollo y es así como hemos acompañado a la Gobernación de Risaralda, a la Gobernación del Valle y al Gobierno nacional a Findeter y demás, para acompañar de alguna otra manera, estas mesas técnicas que se han venido celebrando en la región, y que para nosotros es fundamental poder dinamizar, Ministra, esta gran

estrategia, el instrumento de Vías de Samán, es un instrumento valioso, pero hoy necesitamos que sea eficiente, oportuno, con obras realmente reales, que la ciudadanía pueda palpar y que podamos ver que este tipo de estrategias, que movilizan la inversión en los territorios sea posible.

Para nosotros es fundamental, poder seguir avanzando con el tema del Aeropuerto Internacional Matecaña, agradecemos inmensamente el acompañamiento que hemos tenido desde su Ministerio, de la Aerocivil, hoy tenemos un plan maestro aprobado, un plan maestro que nos deja una hoja de ruta, pero es necesario culminar las inversiones que hace algunos años habían planteado, que en su momento fueron \$100 mil millones de pesos, hoy estamos hablando \$137 mil millones de pesos, que nos permitan mejorar el lado aire, mejorar todo el sistema de Radio ayudas, que nos permita mejorar la red hidráulica y hídrica que tenemos allí, y que permita generar las mejores condiciones de competitividad. Un aeropuerto que, como lo decía uno de nuestros Congresistas, desde su entrada maneja más del 80% de los pasajeros de la región, más de 2 millones 34 mil personas se movilizan a cierre del año pasado, un aeropuerto que conecta la región con el mundo, y que tiene altos estándares de eficiencia; pero que hoy requiere del consenso, del acompañamiento y la inversión de la nación, para garantizar estas obras complementarias, que muy seguramente van a mejorar las mejores condiciones de desarrollo, igual agradecemos infinitamente todo el acompañamiento que hemos tenido, con la aprobación de las cartas de aproximación, el mantenimiento y la aprobación del Plan Maestro, pero ahora toca un momento muy importante y es la realidad, hacer las inversiones requeridas, ya el proyecto está en Aerocivil, hemos tenido mesas técnicas, mesas de desarrollo para lograr que esta inversión...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Treinta segundos, para que cierre la doctora Diana, que es la Secretaria de Infraestructura de la Alcaldía de Pereira, pero abrir el micrófono, ¿qué hacemos doctor Alejandro?

Secretaria de Infraestructura Alcaldía de Pereira, Diana:

Sí, buenas.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Sí, ya.

Secretaria de Infraestructura Alcaldía de Pereira, Diana:

¡Ok!, algo pasó aquí en la conexión.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Tiene 30 segundos, doctora para terminar.

Secretaria de Infraestructura Alcaldía de Pereira, Diana:

Bueno, básicamente entonces, entiendo que pasó un tema de conexión. Pero el mensaje claro es básicamente, el aporte que necesitamos, el acompañamiento del Ministerio de Transporte,

para garantizar que estos grandes proyectos de infraestructura se implementen en la ciudad, Vías del Samán, la IP Conexión Centro, con una inversión justa y equitativa, vías verdes, corredores verdes, fundamentales para el desarrollo y la inversión del Aeropuerto Internacional Matecaña, ya que hoy contamos con el Plan Maestro aprobado, nuestra hoja de ruta, y requerimos la inversión de los \$137 mil millones de pesos, que garanticen una mejor opción aeroportuaria en este proceso.

Para nosotros el territorio converge en la Nación, para poder desarrollar estos grandes proyectos y poder garantizar que realmente hoy que tenemos una gran oportunidad, estos eventos estratégicos se vean reales, que logremos realmente el plan de obras de Vías del Samán, que logremos esta intervención justa y equitativa con la IP Conexión Centro y que realmente...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Tiene el uso de la palabra el doctor Jorge Hernández Cote, Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Risaralda, tres minutos.

Gobernación de Risaralda, Secretario de Infraestructura, Jorge Hernando Cote:

Muy buenos días, para todos. Bueno, voy a hacer concreto. Con respecto a Vías del Samán, el punto clave es la financiación del convenio, está desfinanciado, necesitamos unas mesas de trabajo para concretar la financiación de los diferentes proyectos, en cuanto a la IP Conexión Centro, lo importante es que verdaderamente quedemos conectados Manizales, Pereira y Armenia, faltan tres tramos en este corredor, que es importante que queden incluidos en cualquiera que sea la solución. En cuanto a Pacífico 3, es importante también que nos conectemos con la vía La Virginia-Cerritos, incluyendo el puente sobre el río Cauca.

En el sistema férreo, estamos haciendo un acuerdo con Antioquia, con Caldas, para el Tren del Café y es importante, que quedemos integrados también con el Tren de Occidente, para generar un corredor. En cuanto al sistema aéreo, hay unos planteamientos, necesitamos generar una hoja de ruta, para ir avanzando en la solución de lo que debe ser el sistema aéreo en la región.

En cuanto al mantenimiento de vías, hay un contrato de mantenimiento en la vía Pereira-Quibdó. Necesitamos que se adicione el tramo Apia al Ariete, ya tiene estudios, diseños, hace parte de ese corredor y requiere una decisión de Invías, para que quede incluido dentro de este contrato.

Tenemos unos convenios entre Invías y el departamento de Risaralda en el Barbas-Bremen, el departamento ya está aportando este año \$3 mil millones de pesos adicionales, y hay un compromiso con Invías, para que el presupuesto del año entrante quede adicionados los \$6 mil, y en el mejoramiento de vías, también de un convenio que hay, necesitamos también una adición, hicimos una solicitud por \$6.500 millones de pesos, y también evitamos suscribir nuevos convenios con Invías, para el mejoramiento

de vías secundarias y terciarias en el departamento. Ese como el resumen, para no repetir obviamente lo que ya han venido planteando los demás. Muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Muchas gracias a usted, doctor Jorge, de verdad que es un placer acá compartirle esto a la Ministra y al equipo que tiene. Tiene el uso de la palabra, el Alcalde de Marsella, el doctor Alberto Peláez, por tres minutos.

Alcalde de Marsella, Alberto Peláez:

Gracias, señor Presidente. Saludos cordiales a la Ministra, María Fernanda, a los honorables Representantes que integra la Comisión Sexta y a los demás invitados presentes, gracias, Representante Alejandro, por permitarnos asistir a este espacio y a los demás Representantes de Risaralda, por llevar esta propuesta para garantizar esta situación. Vengo a referirme a un proyecto de profunda relevancia para nuestra región, el mejoramiento de la vía Marsella-Pereira, un corredor de 29 kilómetros clasificado como vía secundaria, que hoy se encuentra incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, Ley 2294 de 2023, “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

La vía Marsella-Pereira, en cada invierno tiene riesgos de colapso, 31 de mayo de 2024, el más reciente, con inversión de Gobernación cercana a los \$5.000 millones, se solicitó apoyo a la nación y nunca llegó. Desde 2024, más precisamente mes de junio, cuando el Ministerio de Transporte asistió al Consejo de Pereira, quedó claro que este proyecto estaba en proceso de articulación entre el Gobierno nacional y departamental, y que se reconocía como un proyecto estratégico para el país, esa visión es cierta, esta vía potencia el turismo, fortalece el desarrollo agropecuario y social de nuestros municipios y además, cumple con un papel articulador en otro frente de gran importancia, el Aeropuerto del Café de Palestina. Uno de los accesos terrestres más importantes de ese aeropuerto conecta con Marsella y luego con Pereira, permitiendo que el trayecto entre el nuevo terminal aéreo y la capital risaraldense, sea aproximadamente una hora y cuarenta minutos, a esto se suma otro valor estratégico, la vía Marsella-Pereira, constituye una ruta alterna entre Pereira y Manizales, fundamental para la movilidad regional y la integración del Eje Cafetero, a pesar de las gestiones locales y departamentales realizadas desde octubre 2024 y junio 2025, no ha sido posible respuestas claras por parte del Gobierno nacional, nos dicen que está en el Plan Plurinacional de Inversiones, que se traslada por competencias, que además no se tienen recursos ni designación para su ejecución, en fin.

A la honorable Ministra y Representantes, teniendo en cuenta el esfuerzo realizado por el Congreso y el Gobierno nacional para incorporar este proyecto al Plan Nacional de Desarrollo, agradeciendo este control político, quiero concluirles con un llamado respetuoso, necesitamos voluntad política real del Gobierno nacional, Marsella-Risaralda y el Eje

Cafetero, no solamente dieron su confianza en las urnas, también merecen esa confianza se honre con hechos. Este proyecto no es un capricho local, es una obra estratégica para la competitividad, el turismo y el agro y la conectividad de toda la región cafetera, confiamos en que este escenario de control político, sea el punto de partida para la vía Marsella-Pereira, deje de ser una promesa y se convierta en una realidad al servicio del desarrollo nacional. Muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias Alcalde, de alguna manera ya terminados los invitados, se levanta la sesión informal.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Quieren los Representantes, ¿volver a la sesión formal? Señor Presidente, certifica la Secretaría.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Sí, señor. Secretario, muchas gracias. Sí, se da continuidad ya a la intervención de las instituciones por tal, tenemos 30 minutos, en los cuales, doctora María Fernanda, como Ministra, tiene 15 minutos.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Hemos pensado la intervención, para yo poder, digamos, tomarme aquí el papel que me corresponde, que poder dar como lineamientos de lo que viene o enmarcar después de las intervenciones de las entidades, entonces, le pediría que por favor empezáramos con ustedes, que empezáramos con Invías, luego con la ANI, dividido en dos intervenciones, uno, que es un balance de Autopistas del Café, y luego una presentación de la información disponible sobre IP Conexión Centro, temas de férreos y demás, y finalmente Aerocivil, y yo hago, digamos, como una posición general. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Tiene el uso de la palabra, el Director General del Instituto Nacional de Invías, el doctor John Jairo González, durante ocho minutos.

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director General, John Jairo González:

Hablar rápido. Bueno, buenos días a todos y todas, honorables Representantes, seré lo más breve, porque pues el Programa Vías de Samán, los honorables Representantes que nos citaron, lo tiene muy claro, que es, cómo funciona, pero sí quiero hacer algunas precisiones acerca del tema. El antecedente de este programa es, al terminar el contrato Concesionaria de Occidente, nace el Programa Vías del Samán, ¿sí está prendido?

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Sí, sonido, por favor, para el señor Director.

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director General, John Jairo González:

Bueno, el objetivo principal, era maximizar los recursos del peaje de Cerritos, invirtiéndolo, pues de acuerdo a lo que nos permite legalmente, en obras de infraestructura para el mantenimiento y

mejoramiento de los corredores existentes, tanto de Risaralda como en el Valle del Cauca, entre las obras priorizadas por el comité directivo, que esto funciona bajo un comité directivo, Invías, Gobernación del Valle, Gobernación de Risaralda, es la operación y mantenimiento de los tramos de GBI, construcción de la etapa 1 de la segunda calzada, Romelia-El Pollo, la construcción de la variante suroccidental de Cartago en una sola calzada, mejoramiento de retornos y la construcción de intersecciones y puentes peatonales.

Esto en el marco del Convenio Interadministrativo 1588 del 2021, es un programa que va hasta al 2041, y en el marco del contrato interadministrativo suscrito con Findeter, el 1594 del 2021, ¿qué beneficios tiene el programa?, cuenta con la participación de autoridades regionales, los gremios, asociaciones, habitantes y comunidad de la región, de los que mensualmente nos estamos reuniendo con los veedores tanto del Valle como de Risaralda, para ver el avance de este Programa Vías del Samán.

El recaudo del peaje Cerritos 2, se invierte totalmente en la región, por partes iguales, Valle y Risaralda, se hacen mesas técnicas de diálogo social, realizadas para priorizar aquellas obras que requieren la atención más urgente en la región y mejorar la movilidad. Los rendimientos financieros del recaudo del peaje, se usan para obras exclusivamente del programa, la operación y mantenimiento de los tramos mediante el Programa de Gestión Vial Integral, es mantenimiento rutinario, periódico y los servicios de atención al usuario. Este programa ha generado más de mil empleos directos, en los departamentos del Valle y Risaralda, y se proyecta generar más de 5.000 empleos. La estructura organizacional, los integrantes son, como ya lo dije, Invías, Gobernación de Risaralda, Valle del Cauca, y en la región se cuenta con unos coordinadores para estos programas, por parte de Findeter y parte del Invías, con la dirección territorial, el comité técnico asesor lo integra, Invías, las dos gobernaciones, Risaralda, Valle del Cauca y entidades asesoras, como son los gremios. El mecanismo de financiación, pues ya todos lo sabemos, el recaudo de los peajes Cerritos 2 que va al Invías, se da la sesión del recaudo con un contrato de fiducia mercantil a la Fiduprevisora, y lo administra Findeter, ¿cuál era el alcance inicial?, el tramo 1, que era la construcción de Romelia-El Pollo, Cerritos, Puerto Caldas, tramo 2, son 7 tramos: Cartago-la Victoria, Cerritos-La Virginia, la Virginia-Anserma Nuevo, Media Canoa- Cartago-Alcalá y el tramo 7 que es Pollo-Romelia, con una totalidad de 347 kilómetros. Adicionalmente, también se tenía era el tramo 5 que es Anserma Nuevo y Media Canoa, que hace parte de este programa.

Del recaudo del peaje de Cerritos, el recaudo total del peaje es \$228.998 millones de pesos, con unos recursos apropiados para proyectos ejecutados y en la ejecución del programa por \$553.319 millones, donde se apalancaron con créditos de los grandes proyectos \$317 mil millones de pesos. En este

sentido, pues estos recursos con el operador que se tiene Findeter, tenemos unos proyectos en ejecución, tanto en obra y otros en estudios y diseños, que vamos a continuación a enunciar y decir el alcance y el porcentaje de ejecución que tiene ese proyecto a cargo de Findeter, para poder ampliar el tema de lo que es el programa como tal y como lo opera Findeter, comparto con Findeter.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Entonces, tiene la palabra la Vicepresidenta de Findeter, doctora Martha Patricia Barragán.

Findeter, Vicepresidenta, Martha Patricia Barragán:

Gracias. Buenos días, honorables Representantes, funcionarios y público en general, Findeter en el marco del Contrato 1594 del 2021, administra, realiza el proceso de asistencia técnica integral para el Programa Vías del Samán, y lo hace en 3 componentes, el componente de financiación, administración de recursos y en el tema de asistencia técnica, en este momento girados al recurso, al patrimonio autónomo por parte del Invías a través del PGN, y del recaudo del peaje, tiene aproximadamente \$340 mil millones de pesos, pero en el marco de su asistencia técnica, realiza una serie de procesos que son importantes mencionar, a la fecha, después de que suscribió el contrato interadministrativo, ha realizado 10 proyectos, estos 10 proyectos, tienen varios temas como son, obra e interventoría, y también, todo el tema de la gestión integral vial del programa.

También, ha realizado estudios y diseños por valor de \$140 mil millones, en ejecución también, estos proyectos que acabo de mencionar son terminados, y en ejecución tiene nueve proyectos, entre estos tiene la intersección Galicia, la variante la Romelia-El Pollo, proyectos que están financiados por \$423 mil millones, y de estos \$423 mil millones, tiene un recurso que es muy importante que es el Crédito Directo al Patrimonio Autónomo, que se gestionó desde Findeter, para la financiación de diferentes tramos en el programa.

También, tiene varios proyectos en estructuración, tiene cinco proyectos en estructuración, entre estos tiene los puentes peatonales que ustedes mencionaron ahora, también tiene el mantenimiento integral de la vía Panorama, y esto entre otros. Importante la línea de tiempo, el contrato interadministrativo tiene una vigencia de 20 años, estos 20 años se terminan en el 2041, pero aquí hay un tema que es muy importante frente a la financiación del programa y es que, efectivamente lo que ya se tiene con crédito directo y con todos los recursos, se podrían apalancar hasta el 2032, y a partir de esto empezaría una segunda fase de financiación para algunos proyectos que se requieran y que deban ser priorizados, por parte del Comité Técnico del programa, que está, como lo mencionaba el Director del Invías, constituido por las dos gobernaciones y el Invías.

Importante el tema de la gestión predial, que mencionaba el Congresista citante, se tiene 74

predios en este proceso, de estos los de intersección Galicia que son 10 predios, se han podido legalizar 7 predios, se han podido comprar 7 predios, y 3 de estos se encuentran ya en la fase final de adquisición, y se calcula que hacia final de diciembre se pueda dar ya el GO para la adquisición final. Otros predios que están pendientes de adquisición, son los predios de la intersección de Romelia-El Pollo, que para la primera fase se tienen estimados 39 predios, y ya se empezó a hacer la gestión sobre esta adquisición predial.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Suficiente Vicepresidenta. Quien no desea complementar el tiempo o vuelve a retomar el Director nuevamente, tiene la palabra del Director de Invías, doctor John Jairo González.

Instituto Nacional de Vías (Invías), Director General, John Jairo González:

Quiero complementar que en el tema predial, pues de acuerdo a la reestructuración que se hizo en el Invías anteriormente, y por ser estos predios de interés nacional, solo se pueden pasar por la Subdirección de Sostenibilidad, esto no se puede descentralizar en Risaralda ni en el Valle, ni con los coordinadores, esto se tiene que tratar desde la planta central en la Subdirección de Sostenibilidad, eso quería acotar el tema de la compra de predios.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Muy bien. Entonces, en ese orden de ideas, tiene entonces nuevamente la palabra, por la Autopistas del Café, la ANI, el doctor Roberto, Vicepresidente de la ANI, ¿se encuentra o hay un delegado?, Muy bien, Presidente, entonces hasta por 10 minutos.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Vicepresidente Ejecutivo, Roberto Uparela Brid:

Gracias. Muy buenos días, si me colaboran por favor, con la presentación. Bueno, quiero mientras se carga la presentación, hablarles un poco de cómo está el estado del proyecto Armenia-Pereira-Manizales, esta es una APP de iniciativa pública, suscrita en el año 1997, es una concesión de primera generación, que hoy se encuentra con el 100% de sus obras, de las contractualmente definidas se encuentra ejecutado, y se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, cuya proyección de terminación de este proyecto es en el mes de febrero del año 2027.

Como información general, esto fue en pesos del año 2024, tuvo un Capex de \$2.05 billones de pesos y un Opex de \$1.28 billones, tiene un alcance de 188.5 kilómetros, duración total 29.8 años, el concesionario es Autopistas del Café, la interventoría la hace CAL y Mayor Colombia SAS, inició, digamos, este contrato en junio de 1997, y como lo mencioné, se encuentra actualmente en etapa de operación y mantenimiento.

Como obras y beneficios del proyecto en infraestructura, se ejecutaron 13 intersecciones viales, 3.3 kilómetros de segunda calzada, 116 kilómetros de mejoramiento y rehabilitación de calzada existente, 13 kilómetros de construcción

de calzada sencilla, 57 puentes, vehiculares contruidos, 7 estaciones de peaje en operación, una variante contruida, 5 puentes peatonales contruido, beneficia 4 departamentos y abril de 2025 cerca de mil empleos directos generados. Quiero para aprovechar el tiempo, beneficios impacto social en Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, que son los cuatro departamentos por donde esta concesión ha hecho obras. El proyecto cuenta con cuatro centros de atención al usuario conocidos como Tambos, son espacios de descanso para los usuarios de la FIA, del avión, donde se ofrecen wifi, parqueadero, baño, llamadas, estación de café, punto de carga para vehículos eléctricos, en pantalla tenemos el del privilegio, acá se beneficiaron a más de 300 artesanos.

Otros casos de éxito de estos Tambos, tenemos el de la Manuela, uno en Filandia, uno en el Edén; vinculación de mano de obra, con mayor impacto en el departamento de Risaralda, luego en Caldas, Quindío y finalmente Valle del Cauca. Como lo mencioné fueron ocho tramos en los que se dividió esta concesión de primera generación, el primer tramo entre Chinchiná y Manizales, fueron casi 29 kilómetros, de construcción de segunda calzada y rehabilitación de la calzada existente, tramo 2, Armenia Club de Tiro, 27 kilómetros de intervención, construcción de segunda calzada y rehabilitación de calzada existente; tramo 3, variante sur de Pereira, 13 kilómetros construcción de calzada sencilla; tramo 5 Club de Tiro Chinchiná, 33 kilómetros de intervención, construcción de segunda calzada y rehabilitación de calzada existente; solución vial de Boquerón, cerca de 10 kilómetros en construcción de calzada sencilla; La Paila-Calarcá, 62 kilómetros de rehabilitación de calzada existente y la variante troncal de occidente cerca de 14 kilómetros, rehabilitación de calzada existente. Estos ocho tramos, se encuentran ciento por ciento ejecutados.

Efectivamente, esto es una concesión con siete peajes: Tarapacá 1 y Tarapacá 2, Pava, San Bernardo, Santagueda, Circasia y Corozal, todos estos peajes están actualmente en operación, ¿qué temas en desarrollo se tiene en este contrato?, se encuentran en estudios y diseños la construcción de dos puentes peatonales, uno en Jazmín y otro en Playa Rica, y se le da continuidad a la operación y el mantenimiento de este corredor vial, no perder de vista que acá hubo también dos laudos arbitrales que modificaron de alguna manera el alcance del contrato, dejando algunas obras en modificación y otras supeditadas a que la concesión misma a través de los excedentes, fuera generando recursos para su ejecución.

Para mostrar un poco las obras de esta concesión. En el departamento de Caldas está el tramo 1 entre Chinchiná y Manizales, como lo mencioné, fueron cerca de 29 kilómetros de construcción y rehabilitación, acá hubo una inversión de \$459 mil millones de pesos en Capex y \$198 mil en Opex.

Obras representativas de este tramo Chinchiná - Manizales. Se construyó el centro de atención al usuario Tambo-La Manuela, construcción del

viaducto La Estampilla, construcción de segunda calzada en la variante La Paz, construcción de la intersección a desnivel Chinchiná y la construcción del Puente el Rosario 2. En imágenes vemos la variante La Paz, La intersección Chinchiná Tramo 2, entre Armenia y Club de Tiro en el departamento del Quindío, fueron 27 kilómetros de intervención en construcción y rehabilitación, una inversión en Capex de \$416 mil millones, en Opex de \$186 mil, obras representativas en este tramo: la construcción del centro atención al usuario Tambo-Jardín-Filandia; construcción de la intersección a desnivel Circasia 1; construcción de la intersección punto 30 en Club de Tiro; construcción de doble calzada armenia Pereira en 27 kilómetros y la construcción del puente de la quebrada Barro Blanco. En imagen tenemos la construcción de la intersección a desnivel Circasia 1, Tramo 3, variante sur de Pereira a la variante Consotá en el departamento del Risaralda, 13 kilómetros de intervención en construcción de calzada sencilla, \$203 mil millones de pesos en Capex \$80 y casi \$90 mil en Opex, obras representativas en este tramo: la construcción de la variante sur de Pereira, variante Condina; la ruta 29 RSD en 13 kilómetros; la intersección de Consotá; el Puente intersección El Pollo; puente intersección Consotá; puente Alcalá y puente Condina, se ejecutaron en este tramo.

Siguiente tramo, es Club de Tiro Chinchiná, entre los departamentos de Caldas y Risaralda, aquí en la ubicación en Club de Tiro 33 kilómetros de construcción y rehabilitación, \$322 mil millones de pesos en Capex, 228 mil en Opex, obras representativas en este tramo: construcción de segunda calzada Avenida del Ferrocarril Ruta 2902 A; construcción de la intersección a desnivel La Romelia; construcción de la variante Santa Rosa de Cabal y la construcción del centro de atención al usuario El Privilegio. En foto la construcción de la intersección a desnivel La Romelia. Tramo el Mandarin Estadio Santa Rosa, ya en el departamento de Risaralda, la ubicación, la solución vial El Mandarin en cerca de 10 kilómetros, construcción de calzada sencilla \$276 mil millones de pesos en Capex, \$67 mil en Opex, obras representativas en este tramo: la construcción del centro de atención al usuario Tambo-El Privilegio; el puente helicoidal en la ruta 29 y la construcción del tercer carril La Romelia-La Postrera. En imagen, el puente helicoidal.

En el tramo La Paila-Calarcá, entre los departamentos de Quindío y Valle del Cauca, 62 kilómetros de rehabilitación de calzada existente, una inversión en Capex de \$192 mil millones, en Opex de \$424 mil, obras representativas en este tramo: la construcción del centro de atención al usuario Tambo - El Edén; la construcción del nuevo puente el Alambrado y la construcción y estabilización geotécnica de un talud en el kilómetro 24, en foto el nuevo puente del Alambrado. Y, el último tramo, en la variante Troncal de Occidente en el departamento de Risaralda, 13 casi 14 kilómetros de intervención

en rehabilitación de calzada existente, un Capex de \$187 mil millones y un Opex de \$90 mil, obras representativas en este tramo: la rehabilitación de la variante troncal de occidente en el sector Jazmín-Chinchiná; la construcción de la intersección a desnivel el Jazmín y la construcción conectante del par vial Campo Alegre, ¿qué nos encontramos en este momento? Temas ambientales pendientes, ya tenemos construidos el puente San Peregrino, el Puente Artesanos, Puente Bosques de la Acuarela, tenemos pendiente el puente Guacarí y el Puente Playa Rica, que como lo dije anteriormente, se encuentran en este momento en culminación de sus estudios y diseños, eso pasaría a la revisión de la no objeción de la interventoría y la ejecución de las obras.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Un minuto más para que termine, por favor.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Cabina, sonido, por favor, para el Vice.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Vicepresidente Ejecutivo, Roberto Uparela Brid:

Como lo mencioné, esta es una concesión que tiene su terminación en el mes de febrero del año 2027, lo que resta ya de este momento al 2027, será culminar las etapas de operación y mantenimiento, y atender, por supuesto, las solicitudes que a bien tenga la comunidad y que estas puedan atenderse con los recursos excedentes que generen las demás subcuentas del proyecto. Muchas gracias.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Bien mi doctor, muchas gracias. Sigue la IP Conexión Centro, de la ANI, Gina Rincón, por 8 minutos, ¿mucho?

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), IP Conexión Centro, Gina Rincón:

El Corredor Férreo del Pacífico también. Ya, ¿me ayudan con la presentación, por favor?, gracias. Bueno, la conexión, la Iniciativa Privada Conexión Centro, es una iniciativa que se presentó desde el año 2021 o en el año 2021 hizo su paso a factibilidad, en la Agencia Nacional de Infraestructura. Es una iniciativa de infraestructura vial de quinta generación, alineada con el marco de la política pública de nuestro país, puntualmente con tres instrumentos de política pública: el Plan Maestro de Transporte Intermodal, el Plan Plurianual de Inversiones, puntualmente el proyecto o el tramo Calarcá-La Paila y el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026. Este proyecto se encuentra localizado en los cuatro departamentos Caldas, Risaralda, Quindío, Valle del Cauca. En Caldas, desde el punto conocido como intersección La Uribe hasta antes de los peajes Tarapacá 1 y Tarapacá 2. En Risaralda, desde este punto hasta el punto conocido como punto 30, muy cerca del peaje Circasia. En Quindío, desde este punto hasta el punto La Herradura y finalmente, en el departamento de Valle del Cauca hasta el punto denominado La Paila. Este es un proyecto que definitivamente es necesario para la región en el

sentido de las proyecciones de tránsito de vehículos por esta zona, actualmente se tiene un estimado de 14.2 millones de vehículos, y se proyecta que para el 2050 tengamos 29.4 millones, pasando por esta zona. Con la nueva infraestructura que se propone en el proyecto, se estima una disminución de los tiempos de desplazamiento en el corredor en un 20 %, reduciendo los tiempos de una hora a 50 minutos aproximadamente en todo el trayecto. El proyecto actualmente cuenta con estudios técnicos en fase de factibilidad, que están siendo evaluados en este momento por un consultor contratado por la ANI, consultas previas realizadas y protocolizadas principalmente con la parcialidad de Los Pastos Quindío, consultas ambientales, diagnóstico ambiental de alternativas para la variante Calarcá, y no afecta la operación de la concesión actual.

Importante, este es un proyecto de iniciativa privada, que no requiere aportes de la nación, dentro de las etapas de este proyecto, se tienen contempladas cuatro etapas. Primero, la pre construcción, que es una etapa que tiene un plazo de ejecución de 1.5 años, la construcción que tiene un plazo de ejecución de 5.3 años, operación y mantenimiento por 22.2 años, y reversión por un plazo de 0.5 años. Es decir, para un total de concesión de 29.5 años en Capex, se estima una cifra de \$3.3 billones, Opex \$2.6 billones, y para un total de la inversión requerida de \$5.9 billones, este proyecto de iniciativa privada.

Ahora bien, dentro del alcance del proyecto, lo que se tiene previsto en este proyecto es tener una doble calzada, desde el inicio del proyecto en La Paila hasta Manizales, manteniendo la conectividad e integración de las regiones, una vía con especificaciones de quinta generación, y operación y mantenimiento, cumpliendo estos mismos estándares. Puntualmente, dentro de lo que se espera de este proyecto, se estiman alrededor de 76.7 km, de construcción de segunda calzada, cerca de 130 km, equivalentes para rehabilitación de calzadas existentes, y más de 300 km, para operación y mantenimiento de vías existentes. El proyecto mejora significativamente tiempos de viaje, incluye áreas de servicios y todos los servicios propios de una concesión, mejora del sistema de transporte inteligente, vinculación de aspectos de seguridad vial e inclusión de lineamientos de infraestructura verde vial, como ha sido el llamado del Gobierno nacional. Ahora bien, dentro del alcance concreto del proyecto tenemos: Primero, 76.7 kilómetros, de construcción en segunda calzada, los cuales podemos ver en pantalla en color azul, si le pueden dar siguiente, por favor, listo, 5.8 kilómetros, de construcción en calzada sencilla, en la variante o el paso nacional de Calarcá, se tiene contempladas \$180 mil millones de pesos, en inversiones regionales, \$50 mil millones, en compensaciones ambientales, \$10 mil millones en obras sociales, se tienen 50 kilómetros de ciclorrutas, 20 intersecciones, 5 kilómetros de mejoramiento de vía, 32 kilómetros, de rehabilitación en cinco pasos nacionales, los cuales se identifican en pantalla en los

puntos amarillos, 206 kilómetros de rehabilitación de vía y 6 peajes existentes.

Muy importante, este alcance del proyecto incluye las obras socializadas con las comunidades, que han sido una demanda de cada uno de los territorios, y se espera un total de 334 kilómetros, de la vía en unidades para mantenimiento y operación; el proyecto a nivel constructivo, está dividido en 12 unidades funcionales, que las pueden ver en pantalla, entre la Unidad Funcional 1 y la Unidad Funcional 6, se espera la construcción de segunda calzada; la Unidad Funcional 7, calzada sencilla; la Unidad Funcional 8 y 9, que corresponden a la variante Condina, construcción de segunda calzada; la Unidad Funcional 10 en la variante Trocal de Occidente, se contempla segunda calzada; la Unidad Funcional 11, segunda calzada en el tramo La Manuela-La Trinidad; la Unidad Funcional número 12, abarca específicamente el tramo entre Manizales y Armenia, con obras puntuales asociadas a mejoramientos u otras obras complementarias de este corredor.

Finalmente, la Unidad Funcional Cero se encarga de la operación y mantenimiento de los 334 kilómetros mencionados previamente.

Frente a la socialización del proyecto, desde el año 2023 hasta el año 2024, se realizaron diferentes audiencias y socializaciones del proyecto con las comunidades, en las que se recogieron diferentes propuestas o llamados. Primero, se realizaron cinco talleres con comunidades en los cuatro departamentos: Caldas, Quindío, Risaralda y Valle; cuatro audiencias públicas en Chinchiná, Santa Rosa, Pereira y Armenia; una consulta previa protocolizada con la parcialidad de Los Santos, y 120 relacionamientos con grupos de interés, gremios, comunidades, autoridades, medios de comunicación, etcétera. Se tiene un estimado de 700 personas, que conocen el proyecto actualmente, listo, ¿en qué vamos? En este momento, los mecanismos que está contemplando la ANI, como ha sido el llamado el día de hoy, para revisar el desequilibrio territorial que se plantea en el proyecto, estamos en una fase de revisión con el originador del proyecto, para que el alcance final de este, responda a las necesidades de las comunidades, los gremios y los diferentes actores en territorio.

Actualmente, se realiza también desde la Agencia un análisis técnico, jurídico y financiero, de estas mismas solicitudes, y se generan múltiples escenarios para llegar a la mejor propuesta de la región. Desde la ANI entendemos las respuestas que se quieren por parte de los honorables Congresistas, por parte de los honorables Representantes y en general de la comunidad. Sin embargo, al día de hoy el proyecto tiene unas situaciones que no obedecen a los llamados de la comunidad, por lo que amerita esta revisión exhaustiva que se está haciendo desde la Agencia Nacional de Infraestructura, en cabeza del Presidente Óscar y en cabeza, por supuesto, de la Ministra aquí presente.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

¿necesita tiempo más o qué?,

**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI),
IP Conexión Centro, Gina Rincón:**

No, así está bien.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Aerocivil, Carlos Valencia. Entonces, siga doctor.

**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI),
Vicepresidenta de Estructuración, Gina Rincón:**

¡Listo!, gracias. Bueno, frente al Tren del Pacífico, es importante y la inclusión del departamento de Risaralda, dentro de las perspectivas que se tienen para la reactivación férrea del país, se tienen dos puntos importantes. Primero, el departamento de Risaralda, ha sido reconocido por el nodo estratégico localizado en el punto Caimalito, adicionalmente, es importante tener en cuenta que la Red Férrea del Pacífico, contempla principalmente cuatro tramos: Un primer tramo, comprendido entre Buenaventura y Cali, con 179 kilómetros, entre Cali y Cartago, con 173 kilómetros, Cartago y La Felisa, 111 kilómetros y Zarzal-La Tebaida, 40 kilómetros. Este último punto, el más complejo constructivamente, como se mencionó ahora al inicio, teniendo en cuenta el tonelaje de más de 22 kilómetros, que se requiere para poder conectar hacia el corredor central.

En la Red Férrea del Pacífico, tenemos que se ha realizado una pre factibilidad, contemplando como parte integral de esta pre factibilidad, al departamento de Risaralda, una pre factibilidad por cerca de \$24.900 millones de pesos, que se encuentra en un 99%, de avance en su estructuración, y se espera finalizar el contrato en septiembre de este año. Actualmente, nos encontramos estructurando la factibilidad de un primer tramo priorizado dentro de todo el corredor del Pacífico, que estará comprendido entre Buenaventura y Palmira, en una longitud aproximada de 120 kilómetros.

Por otro lado, en el corredor férreo del Pacífico, forma parte integral el tramo de Yumbo hacia Caimalito, para el cual en este momento la ANI trabaja en la estructura de un contrato de obra pública, que permita responder a las necesidades de operación, vigilancia, mejoramiento y rehabilitación de este importante corredor, en un tramo de aproximadamente 220 kilómetros. Recientemente, se ha revisado la posibilidad de inclusión de este tramo o de estudios y diseños desde este punto, desde Caimalito, hacia La Felisa, en el punto de conexión con el Tren del Café. Para poder llevar a cabo esto, en el corredor Yumbo-Caimalito se ha trabajado, primero, en la formulación del proyecto de inversión, que contempla la recuperación de esa infraestructura y gestión operativa, y se ha iniciado trámite de vigencias futuras Conpes, de declaratoria de importancia estratégica y Confis, para aprobación de estas vigencias futuras, por parte del Ministerio de Hacienda y DNP. Es importante que está labor ha tenido algún retraso, debido a la situación o a la confirmación de la cuota, en semanas previas, con lo

cual, fue necesario realizar unos ajustes al Conpes, que tiene actualmente el proyecto.

Dentro de los otros proyectos que se tienen previstos, para incluir al departamento de Risaralda, como les mencionaba ahora, se tiene la conexión con el Tren del Café, esta se trabaja como una alianza de cooperación entre la nación y los departamentos, principalmente, Caldas, Antioquia, nos confirmaban ahora que Quindío también, a fin de lograr llevar por lo menos unos estudios y diseños, desde el tramo Caimalito hasta la Felisa, de manera articulada con los departamentos mencionados, para que el diseño o el nodo estratégico desde Caimalito hacia el Tren del Café, quede incorporado dentro de lo que se está trabajando o lo que se dejaría adjudicado este año.

A nivel de pre factibilidad, es importante destacar la importancia del corredor desde Zarzal a La Tebaida, que después de un análisis multicriterio, como un sistema regional y como un proyecto de alcance regional, fue demostrado que sería la alternativa viable para la conexión del Corredor Férreo del Pacífico con el Corredor Central. El papel de la ANI, se enmarca principalmente en el mandato que tiene por el gobierno, asociado a operar infraestructuras férreas, desafectadas de concesión hasta su entrega a un nuevo concesionario al Invías, en el marco de esta labor se tiene actualmente un contrato con Findeter de conservación y vigilancia, se está trabajando en el contrato de obra pública de Yumbo a Caimalito, el cual se espera adjudicar este año para incluir todas las obras de mejoramiento de los 220 kilómetros entre Yumbo-Caimalito, y llegar un poco más arriba hasta el punto denominado La Felisa, en conexión con el Tren del Café. Muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctora Gina Rincón. Continúa con el uso de la palabra, el doctor Carlos Valencia, de la Aero Civil, durante cinco minutos, ¡perdón!, doctor Carlos Valencia.

Aeronáutica Civil, Coordinador Grupo Planificación Aeronáutica, Juan Carlos Valencia Riveros:

Buenos días a todos, Juan Carlos Valencia, yo soy el coordinador del Grupo Planificación Aeronáutica, vengo en representación del señor Director General, Pinto, que se manda a excusar por los temas que ya tenía previamente comprometidos. En este orden de ideas, voy a hacer una presentación breve del aeropuerto Matecaña, que gentilmente el aeropuerto Matecaña, me permite hacer la presentación, ¿qué tenemos de novedad en este momento sobre el aeropuerto?, el aeropuerto desde el año 2021, ha permitido el ingreso de nuevas aerolíneas, entre ellas JetSmart, ha aumentado las frecuencias de aerolíneas como Click y Copa Airlines, y pues nos ha permitido tener una mejor oferta de sillas y de destinos al interior y al exterior del país como tal.

En cuanto a la proyección de pasajeros. Tenemos que en el 2022 se movilizaron 2.700.000 pasajeros; en el 2023, 2.200.000 pasajeros, y en el 2024 se

movilizaron 2.800.000 pasajeros como tal; quiere decir que es una demanda que ha estado estable a lo largo del tiempo, desde que empezó la operación del nuevo terminal de pasajeros en el año 2020. Asimismo, la Aeronáutica Civil ha colaborado con la instalación del sistema de instrumentación de aproximación de aeronaves ILS, categoría 1 para el aeropuerto, que nos ayuda a mejorar los tiempos de apertura del aeropuerto, controlando los tiempos de cierre en las horas pico más que todo, y eso nos ha ayudado a mejorar y optimizar la operación, en las horas pico necesarias para conectar Bogotá como destino principal. También, ya ajustamos las cartas de navegación aérea, para poder instrumentalizar las aproximaciones de las aeronaves como el 737 de American Airlines, que ha sido un tema que estamos gestionando para que ellos puedan operar nuevamente, toda vez que es una aeronave de mayor dimensión, no de envergadura, pero sí de dimensión por las características que él tiene. Y, estamos en el proceso de la aprobación del Plan Maestro, falta el documento, el acto administrativo que rige la materia, para poder tener digamos, ya consolidada la planificación como tal. Ya entrando en lo que es la planificación del aeropuerto como tal, como bien se dijo, estamos en el proceso del acto administrativo del Plan Maestro, y manifestarles que el aeropuerto a la fecha tiene la capacidad suficiente para atender la demanda presente y futura, en donde esperamos llevar el aeropuerto en su planificación a 15 posiciones de parqueo; inicialmente vamos a ver si se interviene apoyando nosotros técnicamente al aeropuerto, no en recursos, pero sí digamos, técnicamente desde la planificación, para esa implementación de esas posiciones de parqueo adicionales, que nos van a ayudar no solamente para el crecimiento de la demanda como tal, sino también para atender en algún momento cierres temporales que tenga el aeropuerto de Rionegro, el aeropuerto de Bogotá o el aeropuerto de Cali, para aeronaves de hasta 180 pasajeros, como el A320 como tal. En ese orden de ideas, que hemos analizado también, en el marco del contrato que tiene la concesión, se estableció un dimensionamiento previo del terminal de 24 mil metros cuadrados, casi 25 mil metros cuadrados, de los cuales están construidos 22 mil metros larguitos. En ese orden de ideas, lo que se está contemplando en la planificación, es que nos garantizó que sí efectivamente eso se tiene que construir, y que eso nos ayudaría a optimizar las salas de abordaje, la llegada de pasajeros y una posición más de puentes de abordaje, para tener en total cinco puentes de abordaje como tal, desde la planificación del aeropuerto como tal.

También, el Plan Maestro revisó los accesos del aeropuerto, un dato histórico, el plan maestro del 2007, elaborado *in house* por parte de la Aeronáutica Civil, estableció las nuevas conexiones hacia el aeropuerto para poder llegar desde Cartago y desde el centro de Pereira con mayor facilidad, y como ustedes pueden ver, ya están desarrolladas todas estas conexiones, que nos permiten una mejor conexión con el aeropuerto como tal y pues, unos

menores tiempos para podernos desplazar desde el centro de la capital y desde el mismo Cartago como tal. ¿Que se está planteando ahoritica?, estamos planteando desde la planificación, ya el aeropuerto y la Alcaldía de Pereira, quieren construir la calle de rodaje que va a llegar hasta la cabecera 26, sobre la cabecera oriental y eso nos va a ayudar a nosotros a minimizar los tiempos de utilización de la pista y poder en esas operaciones encontradas que tenemos en la actualidad, poderlas controlar de mejor manera, porque podemos dejar casi dos aeronaves esperando, para poder llegar a hacer su carrera de...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Un minuto, para terminar.

Aeronáutica Civil, Coordinador Grupo Planificación Aeronáutica, Juan Carlos Valencia Riveros:

¿Qué tenemos para la parte de terminales?, como bien se dijo, la ampliación del terminal, donde ustedes o algunos de ustedes ya conocen, que dejaron la infraestructura ya pre construida, para ampliar lo que va a ser la sala de abordaje regional, la sala de abordaje nacional, los filtros de seguridad y la quinta posición de parqueo, en la próxima diapositiva vemos la plataforma cómo va a quedar ampliada hacia el costado derecho, que es el oriental y hacia el costado izquierdo, de la diapositiva del costado occidental, en la siguiente diapositiva por fa, que nos va a permitir tener una mejor operación del aeropuerto, ¿esto que nos va a garantizar? 6.200.000 pasajeros para los próximos 30 años. Esperamos consolidar la demanda, y como se manifestó desde el principio, la Aeronáutica Civil siempre está dispuesta a apoyar a este aeropuerto, tanto así que desde la propuesta de la Visión 2030 en el año 2018, uno de los aeropuertos que más se ha fortalecido.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Muchas gracias, doctor. De verdad que es un placer aquí tenerlo en esta Comisión. Hay unos temitas. Ministra, vías férreas, vías verdes, bueno bien, también entonces, lo escuchamos.

Aeronáutica Civil, Coordinador Grupo Planificación Aeronáutica, Juan Carlos Valencia Riveros:

Bueno, nuevamente. El tema de corredores verdes. Son dos convenios que se hicieron, uno con la Gobernación del Quindío, Risaralda, el Convenio número 2068 del 2021, entre los municipios de Salento, Armenia, Montenegro, Quimbaya y Risaralda. Este es un convenio que tenía tres etapas: pre construcción, construcción y etapa tres, puesta en uso y sostenibilidad del proyecto, que estaba dirigido a las actividades de recuperar, mejorar, mantener y proteger la infraestructura, con la incorporación de uso de alternativos temporales como el biciturismo y el senderismo. El convenio se suscribió en el 2021 con la empresa Proyecta, está a cargo de la Gobernación, y a su vez se suscribió el Contrato número 001 en el 2023, entre Proyecta y el Consorcio Corredor Férreo, para desarrollar las

tres etapas. En este momento este contrato, el Invías anualmente ha cumplido con sus obligaciones en el marco del convenio, y como bien sabemos el contrato está a cargo de la Gobernación y todos los contratos derivados son supervisados por ellos, se encuentra suspendido por temas prediales, estos todavía están en etapas de estudios y diseño y pues estamos a la espera nosotros desde Invías, solicitar información al respecto, mirar qué podemos hacer porque este contrato no anda, está ahí, está a cargo de la Gobernación, queremos saber qué hace la Gobernación, qué acciones ha tomado junto con el contratista, ya que esto está a cargo de ellos con empresa Proyecta.

Tenemos el otro convenio que es con Santa Rosa de Cabal, el 1575 de 2022, que tiene el mismo alcance, que es para impulsar el biciturismo y el senderismo en el Corredor Férreo, que está inactivo a cargo de Invías; otro contrato que también se encuentra suspendido por la misma manera, tenemos problemas prediales en este corredor. Entonces, también esto es a cargo del municipio y haremos las solicitudes correspondientes, para que nos den la información al respecto, ya que nosotros cumplimos con la nulidad de acuerdo a cómo se suscribió dicho convenio.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

¡Vale!, doctor, muchas gracias. Ministra, ahora sí la escuchamos Ministra, la Comisión es suya.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Buenos días, Representantes a la Cámara, y si hay algún Senador o Senadora, también un saludo muy especial y un agradecimiento por este espacio. Como lo sabe bien el Presidente, que yo le he comentado que a mí de hecho me gusta venir y enfrentar los temas de control político, porque son una oportunidad para una, doctor Alejandro, usted que es citante y doctora Carolina, que están acá como citantes, para uno es una oportunidad de repasar un montón de detalles, un montón de información, que a veces en la rutina diaria, digamos, se va pasando. Entonces, de verdad que lo tomo de esa manera y ha sido, vea, la mitad del cuaderno se me fue en preparar el debate, y saludo a los asesores y asesoras y demás personas que están aquí presentes, y para quienes están conectados desde las ciudades o desde los departamentos de Quindío, Risaralda y Caldas, pues muy atentos a este debate, porque sabemos que aquí están prácticamente todos los proyectos de infraestructura de los últimos años, casi que de 30 años para acá, están puestos en esta discusión.

Voy a tratar de no repetir, lo que han dicho las personas de los distintos equipos del sector transporte, y más bien pasar a temas totalmente nuevos. Y si me ayudas ahí, para despejar un poco, incluso esta, déjenme solo una agüita, si eres tan amable.

Entonces, a manera de hiperresumen, quiero empezar por vías. Voy a dejar de últimas el tema de la IP, entonces voy a arrancar por Vías del Samán.

Aquí tenemos alguna, alguna imagen que podamos proyectar de Vías del Samán, porque un poco, un poco parte.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Cabina, por favor.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Ya sé con qué vamos a empezar, pero cuando hagamos la de la IP Vías del Samán. No, no tenemos ese. Bueno, no tenemos el mapa, pero aquí lo que quería resaltar especialmente para los citantes, es que efectivamente en la concepción de Vías del Samán, que es un tema que tal vez no se ha tocado tanto acá, aunque creo que fue el doctor González que habló por el Valle, y no sé si hay otros Representantes del Valle en ese momento, pero realmente cuando uno ve el modelo que se aplicó en Vías del Samán, ve un modelo inequitativo hacia el Valle. Yo sé que aquí el interés del debate fue más centrado en Pereira y digamos, la parte de arriba de la concesión en Risaralda, la parte de arriba de la concesión. Pero es un modelo donde los recursos de un peaje y la proyección de recaudo de ese peaje, que supera el billón de pesos, digamos, la proyección del recaudo de 13 mil millones de pesos, con los peajes que alimentan las vías, el mantenimiento, que son los de Riofrío y Toro, que son los que deben alimentar el mantenimiento y administración del panorama, no se comparan, no tiene comparación, una expectativa de recaudo de más de un millón de pesos, con una expectativa de recaudo de 13 mil millones de pesos al año. Yo llamo a la reflexión, un poco es 10 veces, si usted lo multiplica los 13 mil millones de pesos en el periodo del tiempo, llegamos más o menos a la décima parte de la intervención que va arriba. Entonces, ahí perpetuamos un modelo de inequidad, Que me parece que es a mí, lo que más me llama a buscar unas alternativas hacia el futuro, para no generar ese desequilibrio, y una de las decisiones que creo que debemos tomar a partir de ese debate.

Porque además de los 13 mil millones de Toro y Río Frío, hoy en día no se están invirtiendo tampoco en la Vía Panorama, o sea, es la inequidad absoluta con esos municipios del Valle, la inequidad absoluta, y la inequidad tampoco se responde atacando al que tiene un poco más de recaudo, estoy de acuerdo. Pero sí creo, que al menos esos 13 mil millones de pesos de recaudo, deben invertirse en la Vía Panorama, y no que se nos dispersen en otras intervenciones y es una, digamos, una decisión que le pido al director de Invías, que materialicemos en ese sentido, porque creo, que ya el director ha planteado, digamos, respuestas para varios aspectos que ustedes han mencionado. Por ahora, antes de una decisión de ampliar en el tiempo ese modelo de Vías del Samán, porque también tengo preguntas sobre el que tenemos en Santander, el que tenemos ¿cuál es el otro?, en Cundinamarca, a mí me genera inquietudes, pero, sobre todo, es que uno no puede decidir ampliar ningún modelo sin evaluar, y el Invías y el sector transporte, nunca ha hecho un balance

real de la ejecución de ese tipo de modelos, no se ha hecho. Entonces de antemano, algo que además ya está proyectado para el 2041, de antemano, hoy en 2025, 16 años antes de que culmine, pensar de una vez en una prórroga me parece un poco precipitado, y creo, que debemos concentrarnos en un balance, así como de un balance de otros temas.

Y, atendiendo a lo que ustedes plantean de una gerencia, tienen toda la razón y a mí me parece de verdad el colmo que desde la territorial del Invías, incluso desde las regionales del Ministerio de Transporte, porque en eso estoy buscando hacer unas reformas, a veces siento que nuestras oficinas regionales, no se conectan con los grandes desafíos que tiene este gobierno en las regiones, y están como con unas agendas súper dispersas, aquí deberíamos estar concentrados, es más, los que nos hicieran todas estas reflexiones debían ser nuestras oficinas regionales y nuestra territorial de Invías, no desde el nivel central, y en eso, vamos a seguir la tarea.

Pero le pedí también al Director del Invías, que tengamos una gerencia desde nuestro nivel territorial, para eso hay oficinas territoriales, para eso son, no es para ir a un montón de reuniones sin un norte, son para eso, para hacer gestión de los proyectos, que tiene el sector transporte en el territorio, y en eso también me voy a enfocar.

Vías Verdes. Quiero confesarles, que cuando yo vi que solo ejecutaba Proyecta, me preocupé, cierto, cierto, se le tiembla a uno las piernas, porque entre otras, a mí me tocó en el TPS, ver el desastre que dejó Proyecta en este país, sobre todo en toda la región cafetera, el desastre, y de eso, realmente no ha habido sanciones ejemplares para nadie, todos los que participaron en eso, por ahora no han hecho sino reírse de la justicia. Entonces, nos preocupa mucho, y pues ya el Director de Invías dijo las gestiones que está realizando, pero la verdad, si eso lo podemos ejecutar con otro mecanismo, sería lo más sano; porque además me da miedo, porque digamos, necesito primero ver que esos recursos estén completos. Y, en esa tarea estamos. Totalmente quieto ese proyecto, son 54 mil millones de pesos, entre obra de interventoría, y es un proyecto que tiene unas ideas chéveres, Presidente, porque es hacer como una recuperación de todo ese corredor férreo, de su zona adyacente, etcétera. Entonces, tiene todos los problemas, lo clásico, temas prediales, el tema de ejecución y una plata ociosa, realmente es una plata ociosa. Y yo creo, que ahí tenemos que dar un margen muy corto para saber si se van a poner las pilas y eso tiene manera de funcionar, y si no, la verdad, yo buscaría es, sobre todo, que esa plata no se vaya a perder, y buscar pues ejecutarlo con otra modalidad.

El tema Quibdó-Pereira, y de alguna manera Quibdó-Medellín. No sé cómo estuvo la discusión en su momento, pero a mí lo que el Presidente de la República me dijo es, cuando ocurrió esa desgracia terrible en el año 2024, a comienzo de año, con el deslizamiento en la vía Quibdó-Medellín que generó la muerte de decenas de personas de una

manera ominosa, uno dice siglo XXI y en nuestro país pasa eso, y el Presidente se comprometió públicamente a destinar 500 mil millones de pesos para la intervención en esa vía, y eso me dijo él, y eso me reclama él.

Que no, que como a veces lo confieso, creo que el doctor Hernando me oyó en Buenaventura, en el Foro Portuario, que me toca aguantarme un poco de regaños de momentos que no estuve; pero lo entiendo, porque finalmente como Estado, pues uno tiene que responder por lo que se hace, y entonces, ¿qué pasó con eso? Él dio una instrucción, se va a invertir en la vía Quibdó-Medellín, en algún momento, por alguna discusión, por alguna razón que yo desconozco, eso se dividió en dos, una parte para Quibdó-Medellín y otra parte para Quibdó-Pereira.

Yo les quiero contar, digamos, la versión que yo puedo leer, una vez el Presidente pues me dijo que ¿cuál fue la instrucción que dio?, yo le tuve que contar qué es lo que yo encontré, es decir, lo que él pidió que se concentrara en una sola vía, en una inversión en uno o dos años, para lograr mostrar una vía totalmente transformada, en una región olvidada como el Chocó, se dividió en dos; pero ahí también, y yo quiero llamar a la generosidad de los Representantes, de la Representante Carolina también, para poder ver con unos ojos más allá, y yo sé que ustedes en su visión integral así lo hacen, porque ustedes tienen una representación regional, pero pues tienen una sensibilidad con este país, y ¡oh!, sorpresa, cuando yo reviso, sobre todo porque la de Quibdó-Medellín, pues la vía es básicamente en Quibdó, no tanto en Antioquia, pero en Quibdó-Pereira, lo que yo encuentro es que la intervención que estamos haciendo, toda es en Risaralda, no Chocó, que es lo que buscaba inicialmente este proyecto, subsanar una inequidad estructural orgánica. Entonces, digamos, que hay que buscar como esos equilibrios.

En la de Quibdó-Pereira quedó con recursos aproximadamente 212 mil millones de pesos, y va a tener doctor Alejandro, con el Conpes y con vigencias futuras, garantizados 100 mil millones de pesos más, que se van a distribuir en cuatro años; porque además, este fue un modelo que se dejó, pero además en el modelo no se distribuye a cuatro años, sino a diez, veinte, treinta, cuarenta, se pone una cantidad de plata muy importante, pero se va invirtiendo como dicen coloquialmente, por unos puchitos, que nadie va a ver nunca un cambio, nadie va a ver un cambio. Y, por eso la gente dice: “¡Pero, cómo así que destinaron dizque un billón para esta vía y aquí no se ve nada!”. Y, entonces, el automático en un país de tradición, de mucha corrupción, el automático de la gente decir, se están robando la plata y el tema generalmente, que cuando haya corrupción pues lo investigaremos y por supuesto lo castigaremos, pero generalmente lo que ocurre es que la plata se distribuye en unas raciones tan pequeñas, que no se ve un gran impacto, y si encima de eso hay puntos críticos, ya usted no vio nada,

vio nada, no va a haber ni 10 metros de pavimento. Entonces, un poco tratando de cambiar eso, aquí se acortó a cuatro años, para que al menos haya unos 25 mil millones de pesos.

Pero acá, ingeniero John, más allá de la adición, lo que hay que exigir a este contratista, es que los 212 mil millones de pesos se ejecuten, se ejecute la plata principal de ese contrato, más que estén pensando los contratistas, ver cómo meten una adición, es ejecutar eso que hay.

Y, en el caso de Quibdó-Medellín, que el contrato, mire, resultó más chiquito, 169 mil millones de pesos, el que originalmente debía llevar 500 mil millones de pesos, para evitar que vuelvan a morir personas en esa vía, para actuar frente a una tragedia de esa magnitud y resultó con menos recursos, 169 mil millones de pesos, pero en el Conpes esa no fue decisión, digamos, desde que estoy en el Ministerio, desde que está cualquiera de los funcionarios, creo, por lo menos los directivos que están acá sentados, y a través del Conpes y con vigencias futuras, se autoriza 100 mil millones de pesos, solo para 2026, ahí el reto es ejecutar, hacer la ejecución material, pero aquí hay una diferencia y con eso, también es un mensaje para la gente de Chocó, y se van a concentrar 100 mil millones de pesos adicionales en este contrato, solo para ejecutar en 2026.

Sobre Caminos Comunitarios para la Paz, que alguien lo mencionó que no estaba, creo, en el control original, tenemos seis convenios de Caminos Comunitarios en cuatro municipios en la fase 1, y treinta en la fase 2, en 12 municipios de Risaralda. En la fase 1, ya están ejecutados, me informa el ingeniero John, y de la fase 2 estamos en ejecución y, digamos, la evaluación es en general, digamos, positiva.

Sobre el aeropuerto Matecaña, porque creo que ya estoy como al borde del tiempo, aquí Juan Carlos, pues hizo una clara presentación, pero yo solo diría una cosa adicional, y es, creo que el modelo de Plan Maestro aeroportuario pensado individualmente ya se quedó pequeño, nosotros deberíamos estar ya pensando unos planes maestros aeroportuarios regionales, y el caso de esta región, es como el antológico, el ejemplar, porque a veces se siente que puede haber como una competencia un poco entre... se puede especializar.

Entiendo que la vocación de Pereira, podría ser mucho más concentrado en América Latina... de los aeropuertos de Manizales que son La Nubia y en el futuro próximo Aerocafé. Entonces, aquí solo querría dejar como adicional a lo que dijo Juan Carlos y es, este aspecto de pensarlo regionalmente, para qué nos vamos a pelear dos o tres aeropuertos, las mismas rutas a Estados Unidos o las mismas rutas a España. Creo que la de España ha suscitado ahí digamos, un poco como una competencia, si lo mejor que podríamos hacer es especializarnos, y eso nos ayudaría a tener muchas mayores eficiencias.

Y, finalmente, el tema que yo creo que despierta como más inquietud en este debate, sin demeritar los

otros, pero por la magnitud en todos los sentidos. Yo primero quiero hacer un planteamiento en el que creo que interpreto al señor Presidente de la República, y quisiera pedir que nos pusieran el video, porfa. Ese es superreciente, fue del Consejo de Ministros del viernes, porque sí, señores, tenemos Consejo de Ministros el viernes en la noche y tuvo *raiting*.

—Inicio video—

Pero que no haya por ahí funcionarios, esos de segundo nivel, que terminan prorrogando las concesiones, o...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Luis, me regala sonido y devolvemos para escuchar.

—Inicio video—

“De segundo nivel, que terminan prorrogando las concesiones, o en este gobierno no se prorrogan a meno, que sea absolutamente necesario, no se prorrogan concesiones ni viales. Lo que el Estado debe asumir en tramos de carreteras, del sostenimiento y volver la carretera nuevamente pública.

Están en un horizonte de tiempo cercano, señor Presidente, 17 concesiones, pero a nivel portuario”.

—Fin video—

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Aquí, digamos, lo que es relevante, es la indicación que nuevamente el Presidente de la República da, y que en varios momentos durante su gobierno se ha violentado, porque lo que ocurrió con Muelle 13, aunque en mi concepto no es una concesión, fue prorrogar algo que se interpretó como una concesión, por parte de funcionarios de la ANI, que ya hoy no se encuentran, y que ha generado mucho conflicto y mucha molestia por parte del señor Presidente. Entonces, aquí hay una cosa clara, y lo traigo a colación, porque es que lo dijo hace cuatro días, lo dijo el viernes en Consejo de Ministros, salvo que, la propuesta que se hiciera sea una propuesta como que uno dice, va a ganar tanto la comunidad, va a ganar tanto el usuario de los peajes, va a ganar tanto el país, que es como imposible decir que no, salvo que eso pase, la indicación del Presidente, es no prorrogar esas concesiones, y lo que yo debo hacer, porque yo no estoy acá ni por mandato popular, ni porque me puso otro poder. Etc. Estoy acá porque el Presidente me asignó unas tareas, y estoy acá para cumplirlas, y yo no le va a generar ni la frustración ni el desacato que él a veces siente que se le ha generado en muchas partes de su gobierno. Lo conozco hace demasiados años, como para no serle leal y, además, esa es mi manera de actuar.

Entonces, lo primero que quiero decir sobre el tema de la IP, es que acá, en este tipo de modelos, el papel del Estado se invierte. Yo no puedo compartir eso en otros modelos, el Estado construye una propuesta, estructura una propuesta, por ejemplo, hasta nivel de factibilidad, la ofrece a un mercado,

¿cierto? Y va midiendo, o incluso llega a una licitación con mucho más detalle, y el que quiere subirse a esa propuesta, propone y se define, aquí no, aquí el Estado queda como un sujeto aparte y es solo el privado el que tiene la información y la capacidad de iniciativa, y eso para ese modelo de IP, que al principio fue mucho más fuerte, el Estado no puede tener menos información que los privados, sobre un tema esencial como es la infraestructura de transporte. En general frente a estos temas...

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Cabina, tres minutos más a la doctora, para que termine. Muchas gracias.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

¿Yo estaba hablando sin micrófono?, pero hablo, hablé duro, perdón. Y, entonces un tema es que, al principio, cuando empezaron todos estos procesos de concesión, era natural que los precios de la infraestructura tuvieran el nivel que tenían, de alguna manera natural, había más riesgo. Lo que se decía con estas primeras concesiones, tenía algo de razón, había un atraso de infraestructura de unos 40 años, no había estas vías que conectaran ciudades principales, está en particular, Autopista del Café, se vendió con la expectativa de construir la doble calzada entre Armenia-Pereira y Manizales, así se vendió. Que el contrato, según lo que ahora me contaba el Vice de la ANI, no dijera exactamente eso, es otra cosa, pero la expectativa con la que se llevó a la ciudadanía era esa, pero no pueden costar los mismos, no puede ser igual de onerosa una concesión ahora que hace 30 años, cuando no había esa conectividad, no puede ser, porque se entiende que hace 30 años, tuviera más o menos esos costos, porque no había esas vías.

Ahorita, que la carga está de más, doctora Carolina, en el mantenimiento y la operación, que no en la gran infraestructura, no puede ser que tengamos los precios concesionales, no puede ser, y parte del problema es que el Estado no ha hecho el balance. Entonces, ahí mi primera observación, doctora Gina. Primero, nosotros con seriedad, tenemos que hacer un balance como sector transporte, porque estamos entregando un mega negocio, sin saber qué tan próspero, qué tan eficiente, qué tan rentable es ese negocio. Y, yo tengo por acá unos datos que no tenía, pero aquí les voy a pasar unos datos, porque, además, un tema que se obvia un poco cuando se habla de esta discusión, es que esto ha tenido recursos de vigencias futuras, o sea, no solamente el tema de recaudo, sino de vigencias futuras y voy a leer la tabla así superrápido. Diciembre 2012, 200.000 millones de pesos del 13; 73.513 millones de pesos, del 14; 16.000 millones de pesos del 15; 36.300 millones de pesos del 16; 1.600 millones de pesos 17; 3.100, 2.100, 1.037, 2.049, 1.740, 3.111, 3.195, 3.282, 3.452. Y, en el 2026, 3.465. Pero, además, ha tenido unas tasas de recaudo, este no tiene TIR, sino tiene ingreso esperado, ha tenido unas tasas de recaudo, sin aquí reconocer cosas que los concesionarios saben

que también ganan ¡cierto!, inversiones conexas, economías de escala, las vías y otros servicios, se contratan con los mismos grupos económicos; por eso el que tiene construcción también tiene banca, también tiene fiducia, porque todo es el negocio, es el tema financiero, la intermediación.

¿Por qué el Estado no lo puede hacer? No es como dice el señor Vega, el Gerente de Autopistas del Café, que cree que por mientras más insulte a Invías, más puntos va a tener Conexión Centro, ¡no! El señor, está equivocado, eso no da puntos para Conexión Centro, insultar al Estado e insultar a Invías. ¿Pero por qué?, ya se me olvidó qué era lo que iba a decir de ese punto, pero voy a leer eso, está más interesante lo que iba a decir ahí.

El recaudo en el año 2024, de estos siete peajes, \$280.407 millones de pesos, 280.407, a ver, ingeniero Jhon...

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Dos minutos más, para terminar.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Maravillas, en un año, maravillas, ¿Qué tal que tuviera eso para la Panorama? Esa Panorama sería una autopista de competencia impresionante, los más altos son, este de 75 mil millones de pesos, que es el de Circasia, y el de 71 mil millones de pesos, perdón, espero no equivocarme, el de Corozal. Entonces, esta información es la que hay que evaluar, antes de entrar a aprobar una IP, porque esa es la responsabilidad del Estado. Fíjense, el Estado con sus vigencias futuras, que finalmente es la gente, y la gente con el recaudo de manera directa, que también es la gente.

Y, ahora paso. ¡Ay!, Presidente, voy a tratar de resumir, pero es que acá en el análisis, cuando me fueron presentando los temas de la IP, hubo muchas cosas que yo decía, no puede ser, sí. Entonces, por ejemplo, cuando nos fueron presentando, ¿qué es lo que está suspendido en este momento?, porque me dijeron que esto tocaba resolverlo ahorita en septiembre, después me han dicho que octubre y no, nosotros no, en la decisión que tocaba tomar, porque está suspendida la evaluación, no, eso, o sea, no nos vamos a poner unas fechas que le pongan la soga al cuello al Estado y a la gente. Entonces, vamos a tomar el tiempo necesario, entonces, ¿Qué está ocurriendo ahorita? Está suspendida la evaluación y en la evaluación...

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Doctora, ya se tomó tres minutos, un minuto más para terminar, doctora.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Y, en la evaluación se están recogiendo las observaciones de las comunidades, y yo ahí me sumo; porque eso es la visión que el Presidente nos ha pedido que rescaten. Entonces, por encimita, entre las propuestas de la IP, yo encuentro que en muchos la ciudadanía está pidiendo, por ejemplo, la segunda

calzada, están pidiendo, aquí voy a poner unos ejemplos, el mejoramiento de este tramo Trinidad-Uribe, son 13 kilómetros, ¿cierto? Y aquí me dicen, ¡no!, se va a cambiar por una rehabilitación. Entonces, ya usted le baja el nivel, le está dando menos a la gente.

Aquí hay otro tema, en el espacio público en Quindío, de mejorar el espacio público de la intersección del paso urbano a Calarcá.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Doctora, muchísimas gracias. Enseguida, entonces, vamos a dar la palabra al Presidente Haiver Rincón Gutiérrez, que quiere hacer una aclaración, y vamos a continuar el orden del día, porque es que el problema es que ya se nos va acercando la Plenaria. Tiene la palabra, Presidente.

Honorable Representante Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Presidente. Ministra, qué pena romper un poquito el orden del día, pero aprovechando la paciencia suya y esa voluntad de estar acá, y pues viendo este debate que se ha citado en unos términos importantes para una sola región, y un sector que realmente sí requiere de un respaldo total del Gobierno nacional, yo también tengo que hablar en el marco de las necesidades de mi territorio. Es importante que revisemos un megaproyecto, un megaproyecto que conecta todo el país, la ruta Buenaventura-Orinoquía, y no solo la ruta Buenaventura-Orinoquía, sino la parte de la Región 1, la cordillera Central y Occidental, que realmente no tenemos claridades, no sabemos si el Conpes realmente tiene los recursos asignados, si los estudios y diseños que realmente de alguna manera se han ido validando en los territorios, han hecho parte del proceso ya de verificación del Ministerio.

Hoy se están creando unas alertas en el territorio, donde se están creando unas asociaciones de vigilancia y control para revisar el avance significativo de este proyecto, y no nos han informado de alguna manera sobre, realmente, qué tiene de importante en la región Centro del país, que es el territorio por donde nosotros estamos, la Conexión del CEPAO, que es el título que asumió este nuevo megaproyecto.

¿Qué es lo más importante que necesitamos, Ministra? Validar sobre el ejercicio, los avances significativos en el marco de consulta previa; porque entendemos que cruza cordilleras, entendemos que son zonas de páramo y además, también unas dificultades del tema con comunidades indígenas, que es lo que hoy nos está preocupando; pero también sabemos que es un desarrollo de vía de país y, en ese sentido, la población solamente lo que quiere es, de pronto tener en cuenta cómo va, y en qué sentido tiene los avances hoy el Ministerio sobre este megaproyecto, que es un proyecto de importancia para esta región, y mejora la calidad de vida de nuestros habitantes. Ese era como mi interés, también en asumir esta parte acá, porque a eso fue que me eligieron y es lo que me toca reclamar, Ministra. Muchas gracias.

Vicepresidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Presidente, muchas gracias. Entonces, vamos a aprovechar para que la Ministra entonces le dé la respuesta al Presidente y termine las apreciaciones, y 5 minutos más, entonces Ministra, me disculpa, por favor, es que me monta una reunión alterna. Le voy a dar cinco minutos más Ministra, para que responda la pregunta al Presidente, y usted termine su presentación que le faltaba ahorita.

Ministerio de Transporte, Ministra, María Fernanda Rojas Mantilla:

Gracias, muy amable, Presidente. No, ese no está priorizado en el Conpes, la priorización que se realizó con el Presidente de la República, esa en particular no está, hay otras que están priorizadas en esa región, San Francisco-Mocoa, está el corredor férreo, los corredores férreos de la región, pero esa vía en particular, pues para qué le voy a decir, esa priorización se hizo en una jornada con el Presidente de la República, teniendo en cuenta los techos presupuestales y digamos, la distribución de las vigencias futuras, ¡sí!, se lo digo con franqueza, porque ahora, como le digo, otras vías de conectividad regional fueron priorizadas, incluidos los corredores férreos, y no solamente, ¿cuál?, no, esa tiene un tema de la APP, y estamos en una negociación.

Yo, le voy a decir francamente mi interpretación, esa APP hoy no es rentable para el privado, porque pasaron muchos años, no se ejecutó por distintos argumentos, aquí toca tener cuidado al manifestar cualquier cosa sobre este tema, porque hay tribunales de arbitramento, cómo la plata de la concesión va llegando a la fiducia, pero los intereses van para la ANI, la plata que lleva ya años recaudándose ahí, hoy no le es rentable al concesionario con ese mismo recurso cumplir las metas. Ahí estamos enfrascados, en un intento también por negociar, usted ha visto que el Presidente ha pedido esa conversación, y también tenemos un tribunal de arbitramento que le dio, Roberto me corriges si de pronto me equivoco acá, un tribunal de arbitramento que le dio la orden a ambas partes de ejecutar el proyecto, pero también existe la posibilidad, como todo contrato, el poder, está en las partes, el *pacta sunt servanda*, que también puede cambiar condiciones originales de los contratos.

Entonces, esa es la situación que hay hoy en día, y hay otro tribunal de arbitramento, porque yo lo he dicho aquí también, el juego de los tribunales está desangrando a este país en materia de infraestructura, porque los concesionarios ponen un tribunal, si no le falla a favor o si falla por menores pretensiones de las que él quería, a los seis meses pone otro tribunal, y lo mismo, y luego lo pone internacional, donde tiene muchas ventajas para poder defender sus intereses. Entonces, esa es como un poco la situación.

En resumen, cuando revisé lo que las comunidades solicitan, el balance que hace la gente de esta conexión IP Centro, solicitan mejoramientos, etcétera, y la respuesta es permitirles que lo resuelvan con radios de giro, con rehabilitación, con urbanismo táctico, uno donde piden espacio público, porque los andenes son de 90 centímetros, la respuesta es no, no podemos ampliar el espacio público, pero vamos a hacer

urbanismo táctico para solucionar eso, eso no significa soluciones de fondo, y también, aquí se carga con un déficit y es, esto se vendió como una doble calzada entre Armenia-Pereira y Manizales y no se cumplió. ¿Por qué no se cumplió? Hay dos o tres, hay tres tribunales de arbitramento, y no crean que esto es fácil de rastrear, a veces en la ANI es difícil, toca hacer una investigación interna.

Hay tres tribunales, uno que cambió condiciones sustanciales iniciales del contrato, otros que ampliaron el tiempo, otro que amplió el tiempo y este último con el Puente del Alambrado, donde el concesionario pretendía que se declararan eximentes de responsabilidad o actos constitutivos de eximentes de responsabilidad.

Pero para cerrar esto, entonces, uno: sobre la IP, primero, un balance de lo que han sido estos 30 años de Autopistas del Café, un balance incluyendo vigencias futuras, recaudos, etcétera, completitud de las obras, cumplimiento de esas obligaciones contractuales, y por qué cambiaron las obligaciones en el tiempo. Y, segundo, Invías va a iniciar un estudio, va a iniciar no, tiene ya unos elementos iniciales y va a consolidar un estudio para analizar las, para que se llegara a prorrogar una concesión, que es casi lo que se quiere hacer entre Autopistas del Café e IP Centro. Tendría que haber una oferta tan sólida a la ciudadanía, que eso movilizara a pensar esa alternativa, pero IP Conexión Centro está desconociendo los reclamos de miles de habitantes de estas tres ciudades y de toda la región, porque aquí entran todos los municipios que tienen que pagar peajes, municipios que están muy cerca unos de otros y que tienen que pagar como si estuvieran yendo a otro país, esta propuesta de la IP Conexión Centro está muy lejos de estar al nivel de la expectativa de las comunidades y de la región. Así que, por ahora, esa es como la posición que tenemos, e Invías va a consolidar un estudio para pensar la alternativa de reversión, donde el Estado pudiera estar en condiciones de asumir el mantenimiento, operación y la realización de unas obras que terminen de esta...

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Muchas gracias, señora Ministra. Doctor Alejandro, tiene la palabra para concluir sobre el debate.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Gracias, Ministra y compañeros que quedan acá. Varios temas que quisiera puntualizar sobre las intervenciones de cada uno de ustedes, rápidamente Invías, es importante que revisen el tema de Vías Verdes, había un componente que se ejecutaba en un 50% en Risaralda, y estas suspensiones, no hay claridad ni decisión allí. Es importante, Ministra, como usted lo decía, muy pronto, nombrar Director de Invías, ya la terna está presentada y necesitamos que haya cabezas allí, acompañando el desarrollo del territorio. Con respecto a una buena noticia, de las pocas que inicialmente me llevo, en el tema férreo, la ANI se compromete a abrir la licitación este año de Yumbo-Caimalito, esperamos que sea así, es muy importante para nosotros que se abra ese espacio en el tema férreo, para conectar con Tren del Pacífico.

En Aerocivil, si bien es cierto, nos plantean técnicamente ustedes una importancia de aumentar las posiciones de parqueo, unas calles de rodaje, las ampliaciones en general que coincidimos, creo que llévense la tarea de evaluar nuevamente la reincorporación que en su momento eran 100 mil millones de pesos, en el presupuesto nacional, para el aeropuerto que mueve más del 75% de los pasajeros de la región, que hoy serían \$137 mil millones de pesos, se requieren, dele por favor ese mensaje al Director de la Aeronáutica Civil, se requieren, que el día de mañana no vaya a haber un inconveniente, por un problema de aguas en unas jornadas que tenemos actuales, que nos salgan más costosos, eso hay que ponerle atención a este tema y obviamente a los sistemas de comunicaciones.

Ahora, entro a los temas un poco más gruesos, dos puntuales, el Programa Vías del Samán, Ministra, que es con el Valle, por convenio está equiparado la inversión, aunque el peaje queda en Risaralda, que es el peaje Cerritos II, solamente contemplaba inicialmente la doble calzada Cerritos-La Virginia, cuando se hace una IP, se comparten los recursos de ese peaje, que inicialmente la propuesta del privado, era hacer una doble calzada en el departamento de Risaralda, se entran a compartir por iguales 50/50, con Vía del Samán, con la IP, con el departamento del Valle, y allí se han hecho inversiones importantes, unas variantes a Cartago, unos temas, unas inversiones importantes, que van equiparadas entre lo que va a esa parte del Valle, al norte del Valle y lo que va con Risaralda. Entonces, quería hacer esa claridad.

De acuerdo con usted, ojalá si se toma también la decisión en el programa de tener una gerencia territorial, una gobernanza con poder de decisión, es fundamental. Findeter, nos cuesta mucho la asistencia técnica, y a veces uno no ve la velocidad que uno quisiera encontrar allí. En el componente predial, aún nos quedan faltando claridades o un plan de atención, queda uno preocupado que digan que lo legalice de aquí a diciembre, estamos hablando de unos predios que faltan, eran 10, 9, esto tienen que agilizarlo, sin lugar a dudas, y no nos dan claridad en el componente financiero, está claro, como lo dijo la veeduría, tenemos \$1.1 o \$1.2 billones, las obras van a costar tres veces más, es el elefante en la sala en lo de Vías del Samán ¿cómo se va a financiar eso?, adicional, la incorporación de los peajes, ya se hizo efectiva o no, la de Riofrio y Toro, están en eso, me responden.

Es importante que se haga efectiva lo del estudio Steer Davies, que daba un mayor flujo y recaudo, se va a incorporar este estudio actualizado, para tener mayor capacidad de endeudamiento, o sea, ¿qué se va a hacer allí en el tema financiero. Y, finalmente, con lo de la IP, Ministra, usted lo tiene claro, el componente de equidad, la necesidad y el llamado de atención que han hecho nuestra región.

La presentación de la ANI deja mucho que desear, porque, pues no nos hablan de zonas de accidentalidad, de velocidad media, de cuellos de botella, de a dónde debería ir la inversión en esta nueva propuesta. Entonces, Ministra, está el momento de evaluación, observaciones de la IP, o ajusten o tomen decisiones, porque lo peor que podría pasar, es que ustedes no

ajusten, y eso se vence en febrero del 2027, y es que un nuevo gobierno tome la decisión sobre la propuesta inicial, ahí sí quedamos en un escenario muy complejo; porque sería no haber escuchado la ciudadanía en estos cinco o seis años, que ha pedido una inversión equitativa, en caso de que este sea el camino, que el Gobierno, sean ustedes o el siguiente tomen. Entonces, o ajustan o tomen decisiones, pero no vayan a dejar pasar la pelota, para que un nuevo gobierno en tres, cuatro, cinco meses, luego no atienda ni ajuste esto. Eso para terminarlo y que lo tengan en cuenta. Muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Muchas gracias doctor Alejandro. Doctora Carolina tiene el uso de la palabra, para cerrar.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Gracias, señor Presidente, y agradecerle de verdad a la Ministra, porque hoy creo que nos da claridades importantes. Primero, esa gerencia para Vías del Samán, creo que va a ser fundamental, y segundo, la vía que se está tomando respecto al posible futuro de la IP Conexión Centro, y efectivamente mencionar que las alternativas frente a la reversión deben hacerse rápidamente, rápidamente, porque también hemos pensado desde el Eje Cafetero, que no queremos que, si se revierte la concesión, esto se vuelva una gran bolsa nacional, en donde después nos lluevan unos pocos recursos; sino que necesitamos hacer bien, ojalá mejor que Vías del Samán también, hacer un nuevo modelo, de cómo podríamos administrar estos recursos que se van a seguir recaudando, y esperamos que muy pronto también pueda dar usted las buenas noticias, seguramente será así, de la eliminación de peajes también, de estos siete peajes, finalmente, cuántos quedarían con la reversión de la concesión y la reestructuración del recaudo y la forma de administración.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, honorables Representantes. Anuncio que en el cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión de la proposición que tiene por objeto declarar satisfactoria las explicaciones de los funcionarios citados, anuncio que sigue abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Representantes la proposición de satisfacción?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, certifica la Secretaría, que ha sido aprobada, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Damos gracias a los citados y funcionarios invitados. Secretario, siguiente punto del orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente:

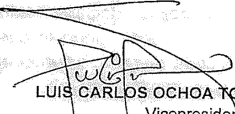
Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8º del Acto Legislativo 01 del 3 de julio de 2003.

Presidente, no tenemos proyectos para anunciar, Presidente.

Se ha agotado el orden del día siendo la una y cincuenta y cinco (1:55 p. m.) del 19 de agosto de 2025. Agradecemos enormemente la asistencia de los funcionarios a su Comisión de origen. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Muchas gracias a todos.
Señor Secretario, ¡muchas gracias!

 HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ Presidente	 LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN Vicepresidente
 RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario	 RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO Subsecretaria.