



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 240

Bogotá, D. C., lunes, 6 de abril de 2026

EDICIÓN DE 38 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 16 DE 2025

(diciembre 2)

El día dos (2) de diciembre de dos mil veinticinco (2025), siendo las diez y cuarenta y cuarenta y un minutos de la mañana (10:41 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la Comisión, con el fin de sesionar.

El señor Presidente, honorable Senador Álex Xavier Flórez Hernández:

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

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Vamos a hacer el primer llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Echeverri Piedrahíta Guido

Flórez Hernández Alex Xavier

Quintero Cardona Esteban

Ramírez Lobo Silva Sandra.

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

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Porras Pedro Hernando

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Jaimes Cruz Sandra Yaneth

Tamayo Tamayo Soledad.

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

Castañeda Gómez Ana María

Daza Guevara Robert

Trujillo González Carlos Andrés.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, después de la instrucción de la Mesa Directiva, de hacer el primer llamado a lista, han contestado cuatro (4) honorables Senadores a la Secretaría General, al llamado, hay quorum deliberatorio. Señor Presidente, el debate hoy, como usted lo ha establecido en días anteriores, es contemplando el artículo 19 de la Ley 1909 de 2018, Estatuto de la Oposición. Este debate, señor Presidente, está en cabeza del honorable Senador Esteban Quintero, como usted ha dado la instrucción para el desarrollo y garantías democráticas de esta Comisión Constitucional. También quiero darle un informe ejecutivo que se encuentra presente a su izquierda el doctor John Jairo González Bernal, Director del Instituto Nacional de Vías, está presente nuestra querida doctora María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra de Transporte, como siempre, acudiendo a los llamados de esta Comisión Constitucional; nuestro amigo, el doctor Óscar Javier Torres, Presidente de la ANI, Agencia Nacional de Infraestructura; y los tres citados se encuentran presentes, señor Presidente. También por parte de la Procuraduría General de la Nación y por parte de la Contraloría General de la República, está el doctor Carlos Iván Flórez Lizcano, por parte de la Contraloría – bienvenido, gracias– Director de la Vigilancia Fiscal de la Contraloría. señor Presidente, siendo así, si usted quiere hacer saludo protocolario y darme la instrucción de leer el orden del día.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, querido Secretario. Un saludo para todos los presentes, a la señora Ministra, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, al Director del Instituto Nacional de Vías, a los delegados de Contraloría, de Procuraduría, Congresistas presentes. Este debate, que se hace en cumplimiento del Estatuto de Oposición y con la debida prestación de las garantías constitucionales y democráticas, en representación del Senador Esteban Quintero, quien es miembro del partido de oposición, Centro Democrático, y que de manera previa había solicitado este espacio de debate, que hay que resaltar, enriquece de manera fundamental el ejercicio democrático, éste es el resultado, entre otras cosas, del avance democrático que ha tenido el país alrededor del diálogo que se generó en los acuerdos de paz, que con acuerdos y desacuerdos, con gustos y disgustos, con las cosas que han salido bien y que han salido no tan bien, ésta es una de esas cosas que hay que reconocer que han salido muy bien y que es la prestación de garantías democráticas de oposición, que no existían de manera anticipada, este derecho no existía para la oposición en Colombia de manera anticipada, independientemente de quién la ejerza, hoy la ejerce el Centro Democrático, en cabeza, en esta Comisión, del Senador Esteban Quintero; y creo que siempre es bueno en cualquier Estado que se precie de ser republicano y democrático, darle todo tipo de garantías a las voces disidentes, que seguramente van a ir moviéndose y variando, hoy es el Senador Esteban Quintero, mañana seguramente seremos nosotros, y esperamos que en el ejercicio fluctuante del poder también se brinden este tipo de espacios, cuando el Senador Esteban Quintero esté en los escenarios de Mesas Directivas y el viendo sople hacia otros lugares. No siendo más, querido Secretario, leamos el orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente:

Comisión Sexta Constitucional Permanente

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 2 de diciembre de 2025, a las 9:30 a. m.

(Debate en observancia al Estatuto de la Oposición – artículo 19, de la Ley 1909 de 2018)

I

Llamada a lista –señor Presidente, en este momento la Secretaría General, bajo observancia suya, hemos hecho el llamado a lista y hay quorum deliberatorio–.

II

Himno Nacional de la República de Colombia

III

Consideración y aprobación de las siguientes actas:

- Acta número 14-25, de la sesión del 11 de noviembre de 2025
- Acta número 15-25, de la sesión del 18 de noviembre de 2025

IV

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray; y al señor Director (e) del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Jhon Jairo González Bernal, en cumplimiento de la Proposición número 10 de 2025.

Invitación al señor Procurador General de la Nación, doctor Gregorio Eljach Pacheco; y al señor Contralor General de la Nación, doctor Carlos Hernán Rodríguez Becerra.

PROPOSICIÓN NÚMERO 10 DE 2025

Citación a debate de control político sobre el estado de las concesiones viales en el país.

El Presidente de la República anunció recientemente que las concesiones viales que culminen no serán prorrogadas, sino que revertirán a la Nación, precisando que ya se adelantan auditorías a los contratos y a la cantidad de peajes, con el fin de evaluar la reducción de costos o la eliminación de algunos. Este anuncio, que representa un cambio en la política vial del país y que ha generado expectativa entre transportadores y ciudadanos por la inconformidad histórica frente a los altos costos de los peajes, de esta forma, sírvase a citar a debate de control político a la señora Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas; al señor Director de Invías, Jhon Jairo González y al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) Óscar Javier Torres.

De igual forma, se invita al Procurador General de la Nación, Gregorio Eljach, y al Contralor General de la República, Carlos Hernán Rodríguez, para que presenten hallazgos, alertas preliminares y/o las recomendaciones emitidas relacionadas con las concesiones viales del país.

Cuestionario Ministerio de Transporte

1. ¿Podría presentar un listado actualizado de las concesiones viales vigentes en el país, indicando el año de inicio, las condiciones contractuales principales y el año de culminación de cada una?
2. ¿Qué lineamientos de política pública tiene previsto el Ministerio frente a la directriz presidencial de no prorrogar las concesiones y revertirlas a la Nación?
3. ¿Cómo se garantizará la sostenibilidad del mantenimiento de las vías, una vez las concesiones culminen la gestión pública?
4. Detallar año a año el recaudo de cada peaje desde el año 2018 hasta el año 2025. Si no se tiene el recaudo desde el 2028, especificar la razón y detallar el recaudo a partir del año que se tenga la información.

5. ¿Cuántos peajes hay en el Eje cafetero?, ¿Cuál es la distancia promedio entre ellos?, ¿Cuánto es el costo por kilómetro cuadrado en la región? Tener en cuenta la totalidad de los peajes sin importar si son de Invías, de Concesión o de entidad territorial.
6. *Cuestionario relacionado con peajes concesión Autopistas del Café – Proyecto IP Conexión Centro.*
- 6.1. ¿Qué criterios técnicos, sociales y financieros sustentan la existencia de siete estaciones de peaje en el corredor vial de aproximadamente 256 km entre Caldas, Risaralda y Quindío, dentro del esquema de concesión de Autopistas del Café?
- 6.2. ¿Existen estudios de impacto socioeconómico que respalden esta decisión? En caso afirmativo, solicito copia de dichos estudios.
- 6.3. ¿Cuál ha sido la proporción aproximada entre el recaudo total por peajes y la inversión efectivamente ejecutada en mantenimiento, rehabilitación y obras complementarias durante los últimos cinco años en el corredor concesionado?

Cuestionario Invías

1. ¿Qué corredores viales pasarán directamente a la administración del Invías en el corto y mediano plazo una vez terminen las concesiones?
2. ¿Qué mecanismos de transparencia y rendición de cuentas se implementarán para la inversión de los recursos provenientes de peajes administrados por el Estado?
3. ¿Qué alertas preliminares ha identificado Invías sobre posibles retrasos o incumplimientos en la entrega de infraestructura por parte de las concesionarias actuales?
4. ¿Cuántos peajes hay en el país?, ¿En qué lugar (departamento y municipio) están ubicados?, ¿Cuáles están a cargo de la entidad y cuáles de Entidades Territoriales?, ¿Cuántos están en funcionamiento?, ¿Cuántos y cuáles planeados sin instalar?

Cuestionario Agencia Nacional de Infraestructura

1. ¿Podría entregar un informe detallado de las concesiones 4G y 5G vigentes, con sus plazos, fuentes de financiación y estado de ejecución?
2. ¿Qué mecanismos de control y auditoría se están aplicando actualmente a las concesiones que están próximas a culminar?
3. ¿Qué riesgos jurídicos y financieros enfrenta el Estado por la no prórroga de contratos de concesión?
4. ¿Cómo se ha avanzado en los procesos de liquidación de concesiones vencidas o en vías de vencimiento?

5. ¿Qué planes tiene la ANI para la transición de operación de los peajes que hoy están en manos privadas hacia la gestión pública?
6. ¿Cuántos peajes hay en el país?, ¿En qué lugar (departamento y municipio) están ubicados?, ¿Cuáles están a cargo de la entidad y cuáles de Entidades Territoriales?, ¿Cuántos en funcionamiento?, ¿Cuántos y cuáles planeados sin instalar?
7. *Cuestionario sobre las concesiones de autopistas del café.*
- 7.1. ¿Cuál es el porcentaje del recaudo total anual de la concesión Autopistas del Café que se destina al pago de comisiones fiduciarias a Fiducoldex u otras entidades fiduciarias que administran estos recursos?
- 7.2. ¿Existe un mecanismo de auditoría o seguimiento público vigente sobre el uso de estos recursos, y cuál es la responsabilidad contractual de la ANI frente a dicha vigilancia?
- 7.3. ¿Ha considerado la ANI establecer un portal público o sistema de consulta en línea que permita hacer trazabilidad en tiempo real o periódico del destino de los recursos recaudados por cada estación de peaje?
- 7.4. ¿La ANI cuenta con el informe de gestión correspondiente al año 2024 de la concesión Autopistas del Café? En caso afirmativo, solicito copia del mismo, ¿Cuál es la obligación legal o contractual en relación con la publicación y socialización de estos informes por parte del concesionario?
- 7.5. ¿Cuál ha sido el margen de rentabilidad (utilidad operativa o EBITDA) reportado anualmente por la concesión Autopistas del Café desde el año 2018 hasta la fecha?, ¿Existe algún análisis técnico por parte de la ANI sobre la viabilidad de ajustes tarifarios (por reducción, estabilización o segmentación) en el marco del cumplimiento del punto de equilibrio alcanzado?
- 7.6. ¿Cuál es el porcentaje del recaudo total anual de la concesión Autopistas del Café que se destina al pago de comisiones fiduciarias a Fiducoldex u otras entidades fiduciarias que administran estos recursos?
- 7.7. ¿Existe un mecanismo de auditoría o seguimiento público vigente sobre el uso de estos recursos, y cuál es la responsabilidad contractual de la ANI frente a dicha vigilancia?
- 7.8. ¿Ha considerado la ANI establecer un portal público o sistema de consulta en línea que permita hacer trazabilidad en tiempo real o periódico del destino de los recursos recaudados por cada estación de peaje?
8. *Cuestionario sobre la concesión pacífico 3*

- 8.1. ¿Qué criterio técnico, social y financiero justifica la existencia de los peajes de Acapulco, Irra, Guaico (Tesalia) y Supía, y cuál es su retorno social en la región que rodea esos peajes?, ¿Existen estudios de impacto socioeconómico que respaldan esta decisión? Si es así por favor adjuntarlos.
- 8.2. ¿Cómo se ha cuantificado la afectación social y económica social de los peajes en la región?
- 8.3. ¿Cuál es el margen de ganancia que ha tenido la concesión? Detallar cada año hasta el 2024, ¿Se ha explorado la posibilidad de reducir tarifas de peajes en la región?
- 8.4. ¿Qué mecanismos de transparencia y control existen en relación con los contratos fiduciarios que gestionan los recursos de la concesión?

9. *Cuestionario Peaje Cerritos II – Pereira–Cartago*

- 9.1. ¿Cuál es el destino del recaudo del peaje Cerritos II, administrado por Findeter en el marco del proyecto Vías del Samán, y qué mecanismos de control tiene el Ministerio sobre los contratos fiduciarios que gestionan estos recursos?

10. *Cuestionario Peaje Circasia – Armenia–Pereira*

- 10.1. ¿Se ha considerado la eliminación, reubicación o reducción de tarifa del peaje Circasia, que afecta la conectividad entre las capitales regionales del Eje Cafetero y Tolima, como parte de una estrategia de integración territorial?

11. *Cuestionario Peaje San Clemente – Afectación a Quinchía*

- 11.1. ¿Cuánto ha sido el recaudo del peaje San Clemente en los últimos 10 años?, ¿Cómo ha sido la inversión de esos recursos?, ¿Cuál es el valor del mantenimiento de la Vía de influencia de ese peaje?, ¿Qué obras se han realizado en esa vía a cargo de Invías?
- 11.2. ¿Cuál es la ruta del dinero de ese peaje y qué empresas intervienen en la cadena de recaudo, transporte, seguridad etc?
- 11.3. ¿Qué estudios técnicos y socioeconómicos respaldan la permanencia del peaje San Clemente, considerando que su ubicación encarece de forma desproporcionada el acceso desde y hacia el municipio de Quinchía, afectando la competitividad local, el acceso a servicios regionales y la equidad territorial en el occidente de Risaralda?

Cuestionario Procuraduría General de la Nación

1. ¿Qué hallazgos disciplinarios preliminares se han identificado en la administración de las concesiones viales vigentes?
2. ¿Existen investigaciones en curso por presuntas irregularidades en la fijación o cobro de peajes?
3. ¿Qué acciones preventivas se han adelantado para acompañar la transición de las concesiones al manejo estatal?
4. ¿Qué recomendaciones ha emitido la Procuraduría al Ministerio de Transporte y a la ANI sobre la transparencia y vigilancia de los contratos de concesión?
5. ¿Se han recibido denuncias ciudadanas relacionadas con cobros indebidos o con la falta de destinación de recursos a mantenimiento vial?

Cuestionario Contraloría General de la República

1. ¿Qué hallazgos fiscales ha identificado la Contraloría en el seguimiento a los contratos de concesión vial en los últimos cinco años?
2. ¿Cuál es el balance financiero preliminar del recaudo de peajes frente a la inversión efectiva en las vías concesionadas?
3. ¿Qué riesgos fiscales proyecta la Contraloría ante la decisión de no prorrogar concesiones y trasladar la gestión al Estado?
4. ¿Se ha verificado el cumplimiento de los compromisos contractuales en las concesiones que están por terminar su vigencia?
5. ¿Qué recomendaciones emite la Contraloría para evitar sobrecostos y garantizar eficiencia en el manejo de recursos públicos en la transición posconcesiones?

CUESTIONARIO 2 - ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 10 DE 2025 PARA LA MINISTRA DE TRANSPORTE, PRESIDENTE DE LA ANI E INVÍAS:

I. CONCESIÓN AUTOPISTA MEDELLÍN - BOGOTÁ (DEVIMED)

Teniendo en cuenta la diferencia entre un IMPUESTO que los contribuyentes pagan para financiar los gastos generales de la NACIÓN (como los impuesto de Renta, al Patrimonio o el IVA), LOS DEPARTAMENTOS (impuestos vehículos, cerveza y registro), o los MUNICIPIOS (impuesto predial, industria y comercio, licencias de construcción...), recursos que cada uno puede “gastar” en cualquier destinación general, por ser “ingresos de libre destinación”, en cambio, los PEAJES (estampillas, sobretasas...) se tienen que destinar exclusivamente para las obras, o servicios específicos y no pueden ser utilizados para otros fines.

La concesión de la autopista entre las 2 ciudades más grandes e importantes del país: Medellín-Bogotá (primera generación) adjudicada a Devimed, el trayecto El Santuario - Puerto Triunfo fue entregado hace cerca de 8 años con sus dos peajes a Invías, generando una gran incapacidad de este Instituto para su mantenimiento, a pesar de tener suficientes recursos (peajes) que recaudan.

A. TRAMO EL SANTUARIO - CAÑO ALEGRE (PUERTO TRIUNFO)

Se pregunta:

1. ¿Por qué razón legal y contractual y/o técnica, el Gobierno nacional, que había adjudicado a través de la ANI a la concesión autopista Medellín-Bogotá a la concesionaria Devimed, se la entregó hace cerca de 8 años a Invías?
2. Desde la fecha que Invías opera este trayecto indique año por año, que valores se recaudan en los dos peajes y qué porcentajes se destinan al mantenimiento de Santuario-Puerto Triunfo (Caño Alegre) y cuáles otros a la operación del respectivo corredor.
3. Indique si es verdad que los recursos de los 2 peajes (Santuario y Caño Alegre) van para otras vías y/o túneles diferentes a las que los ciudadanos pagan con su peaje, que deben tener una destinación específica. En caso de respuesta positiva indicar monto y porcentaje de la destinación anual, a que vías, túneles o trayectos, en que municipios y departamentos se invirtieron los recursos de los 2 peajes año por año, o para qué otros sectores se utilizan.
4. Indicar el estado actual de los 135 km de la vía, calificando porcentualmente bien, mal o regular, ¿Cómo está la iluminación, señalización y cuál es la seguridad vial para los pasajeros que transitan esta vía, que pagan hasta con sus vidas?
5. ¿Qué razón existe para que una vía que estaba concesionada contractualmente a la empresa Devimed, que la ciudadanía reconocía un mejor estado en el mantenimiento de la autopista Med-Bog, cuando la operaba esta empresa, hoy cuando lo hace Invías, la comunidad protesta permanentemente, sin ser escuchado, cuando los 2 peajes recaudan anualmente una cifra cercana a los 100 mil millones y no se utiliza, como es legal, a la obra que genera estos recursos de destinación específica?
6. Indicar el índice de accidentes y de personas con lesiones personales o pérdidas de vidas humanas, en los años 2024 y lo que va del presente año. Indicar el número promedio diario de vehículos que transitan este trayecto.

B. CONCESIÓN DEVIMED- DOBLE CALZADA MEDELLÍN - BOGOTÁ, TRAMO DOBLE CALZADA AEROPUERTO JMC - EL TABLAZO (RIONEGRO).

El Convenio, para su firma, entre la ANI -DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA MUNICIPIO DE RIONEGRO, para la doble (ejecutar una) calzada entre el aeropuerto JMC Y El Tablazo (4 km), que busca que esta vía CONCESIONADA propiedad de la NACIÓN, el departamento de Antioquia aporte recursos y el municipio de Rionegro gestión predial, para construirla, ¿en qué etapa está, cuál es el presupuesto, cuál es el compromiso de la Nación vía peajes (propietaria) y para cuándo se presupuesta la iniciación de las obras de esta concesión Nacional?

C. TRAMO LA CEJA-SAN ANTONIO

En esta vía se ejecuta doble calzada, desde el municipio de La Ceja (El Yarumo) aproximadamente 12 km, restantes para continuar hasta San Antonio, ¿la ANI tiene presupuestada su terminación antes de terminar la concesión Devimed?

D. INTERCAMBIO A DESNIVEL EN SAN VICENTE (AUTOPISTA MED-BOG)

¿En qué consisten las obras acordadas en el respectivo convenio?, ¿Para cuándo se inician las obras de este intercambio y cuál sería su cronograma de ejecución?

II. CONCESIÓN VIAL PACÍFICO Y VÍAS SUROESTE ANTIOQUEÑO

1. Si los estudios y diseños del intercambiador vial de Primavera ya están listos, ¿por qué aún no se cuenta con cierre financiero para la obra?, ¿Cuál es la decisión frente a la financiación?
2. En los tramos del sector Primavera-Rancherito 1 y Rancherito 2, así como en el sector Cuatro Palos, que permanecen en calzada sencilla y generan cuellos de botella en la movilidad de este corredor vial, ¿qué definición existe al respecto?
 - ¿Serán adicionados al contrato de obra de la concesión Pacífico 1?
 - ¿Cuál será el mecanismo de financiación?
3. En relación con el bitúnel del sector Sinifaná, actualmente en fase de estudios y diseños:
 - ¿Cuándo se estima que estarán listos?
 - ¿Con qué fuentes de financiación se ejecutará, teniendo en cuenta que esta obra es hoy la ruta crítica más relevante para garantizar la funcionalidad de la conexión vial hacia el sur del país?
4. De manera adicional, ¿qué acciones concretas se han adelantado para la construcción efectiva del puente de Bolombolo sobre el río Cauca, que conectaría la cuenca del San Juan, la vía hacia el Chocó y la concesión Mar 1, garantizando así la conexión con los puertos de Urabá?

5. En relación con los plazos de entrega y el cumplimiento del cronograma contractual de la Concesión Pacífico 1:
- ¿Cuál es el estado actual de ejecución de las obras frente al cronograma inicialmente pactado?
 - ¿Qué medidas se han tomado para garantizar que no se presenten más retrasos?
 - En caso de incumplimientos, ¿qué sanciones o correctivos ha contemplado la Nación frente al concesionario?

Presentado por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores Guido Echeverri Piedrahíta, Esteban Quintero Cardona, y Soledad Tamayo Tamayo, y aprobada por unanimidad en la sesión del 27 de agosto de 2025.

CUESTIONARIO 3 - ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 10 DE 2025

CUESTIONARIO PARA LA MINISTRA DE TRANSPORTE, PRESIDENTE DE LA ANI E INVÍAS:

1. VÍAS SANTANDER

- a. ¿Cuáles son las vías nacionales que hoy tiene el Gobierno nacional que involucran tramos que atraviesen por el departamento de Santander?
 - b. ¿Cuál es el estado de las vías Bucaramanga-Bogotá, Curos-Málaga, la doble calzada Bucaramanga-Zipacquirá, Duitama-Charalá?
 - c. ¿Qué demoras y modificaciones han sufrido los cronogramas de rehabilitación y construcción de las vías nacionales que pasan por el departamento de Santander? Entregue el cronograma original y el actual con las razones del retraso.
 - d. ¿Cuál ha sido el recaudo de los peajes de Pescadero, Curití y Oiba desde su puesta en funcionamiento y hasta la fecha? Desglose el recaudo de casa peaje.
 - e. Establezca las inversiones que se han hecho en la vía Bucaramanga-Bogotá que pasan por el departamento de Santander directamente del recaudo de los peajes y las que haya hecho el Gobierno nacional.
 - f. ¿Cuáles son las decisiones y apoyo ante el Invías tomadas para el cumplimiento íntegro de la Sentencia del Consejo de Estado dentro del proceso de Radicado 68001-23-33-000-2015-00847-01? Allegar soportes.
 - g. ¿Cuánto valen los 19,18 kilómetros que tienen estudios y diseños fase tres, en que fechas se entregan de la vía los Curos-Málaga?
 - h. ¿Cuántos y cuáles puntos críticos del corredor Los Curos-Málaga, tienen diseño fase 2, fase 3, que costos tiene cada uno de ellos? Anexar soportes.
- i. ¿Qué acciones han realizado para traer vigencias futuras (Conpes 4010) al corredor vial, por la suma de 310 mil millones de pesos, realizada en Málaga Santander en febrero del año 2024?
 - j. Informe sobre el estado actual de los contratos de obra para el mejoramiento de la vía Curos-Málaga. En el que indique: ¿Cuál es el porcentaje de avance 2021 en pavimento lineal, puntos críticos?, ¿Cuántas adiciones, aplazamientos en plazo se han otorgado para pavimento lineal y puntos críticos?
 - k. ¿Qué acciones han realizado, para garantizar el cabal cumplimiento del señor Presidente de la República de Colombia, en traer vigencias futuras (Conpes 4010) al corredor vial ya denominado en tiempo presente, por la suma de 310 mil millones de pesos, realizada en Málaga Santander en febrero del año 2024? Sírvase arrimar evidencia y trazabilidad.
 - l. Solicito un informe sobre el estado actual de los contratos de obra para el mejoramiento de la vía Curos Málaga. En el que indique: ¿Cuál es el porcentaje de avance 2021 en pavimento lineal, puntos críticos hasta la fecha 30 de mayo de 2024?, ¿Cuántas adiciones, aplazamientos en plazo se han otorgado para pavimento lineal y puntos críticos? Y de existir obras deterioradas o que se encuentran siniestradas, suministrar las acciones y fechas de las reparaciones.
 - m. ¿Cuánto valen los 19,18 kilómetros que tienen estudios y diseños fase tres, en que fechas se entregan de la vía los Curos-Málaga?, ¿Cuántos de esos 19,18 kilómetros son nuevos y cuántos en rehabilitación? Favor suministrar evidencia de los Diseños Fase 3.
 - n. ¿Qué acciones, llevan a cabo para tener vías alternas como Baraya (Guaca)-Berlín (Toná), San Andrés-Cepita, Santa Bárbara-Piedecuesta, para las vías terciarias en caso de que la vía Nacional los Curos-Málaga tenga cierre total, de donde se remiten los pacientes de los trece municipios de la jurisdicción de Santander?
 - o. Frente a la vía Curos-Málaga. Sírvase explicar detalladamente, ¿Cómo, según el cronograma básico de la entidad se van a pavimentar durante los años 2024-2027 15 kilómetros nuevos, pero en los años 2028-029, van a entregar 45 kilómetros nuevos?
 - p. De acuerdo con lo expuesto, lo ordenado por confirmación en el Consejo de Estado Radicado 2015-00847-00, además de lo expuesto en la audiencia de verificación 22 de mayo de 2024 por la Veeduría de Cámara de Comercio Ing. Civil Piescahacón, Veedores, Alcaldes de Jurisdicción Málaga, San José de Miranda, Molagavita, San Andrés, Guaca, Santa Bárbara, Piedecuesta, al Igual que la

Procuradora delegada y el Actor Popular. Sírvase informar, ¿por qué no han entregado un PROYECTO EN CONJUNTO DE UN CRONOGRAMA PARA PAVIMENTAR EN SU TOTALIDAD la vía LOS CUROS-MÁLAGA? Adviértase que la Directora encargada, Viceministra de Transporte, ratificó que las obras terminadas serán entregadas el 31 de diciembre de 2029.

- q. ¿Qué demoras y modificaciones han sufrido los cronogramas de rehabilitación y construcción de las vías nacionales que pasan por el departamento de Santander? Entregue el cronograma original y el actual con las razones del retraso.
- r. ¿Cuál ha sido el recaudo de los peajes de Pescadero, Curití y Oiba desde su puesta en funcionamiento y hasta la fecha? Desglose el recaudo de casa peaje.

Establezca las inversiones que se han hecho en la vía Bucaramanga-Bogotá que pasan por el departamento de Santander directamente del recaudo de los peajes y las que haya hecho el Gobierno nacional.

A la Agencia Nacional de Infraestructura

- a. ¿Cuáles son las vías nacionales que hoy tiene el Gobierno nacional que involucran tramos que atraviesen por el departamento de Santander?
- b. ¿Cuál es el estado de las vías Bucaramanga-Bogotá, Curos-Málaga, la doble calzada Bucaramanga-Zipacquirá, Duitama-Charalá?
- c. ¿Qué demoras y modificaciones han sufrido los cronogramas de rehabilitación y construcción de las vías nacionales que pasan por el departamento de Santander? Entregue el cronograma original y el actual con las razones del retraso.
- d. ¿Cuál ha sido el recaudo de los peajes de Pescadero, Curití y Oiba desde su puesta en funcionamiento y hasta la fecha? Desglose el recaudo de casa peaje.
- e. Establezca las inversiones que se han hecho en la vía Bucaramanga-Bogotá que pasan por el departamento de Santander directamente del recaudo de los peajes y las que haya hecho el Gobierno nacional.

2. VÍAS ANTIOQUIA

- a. ¿Qué estrategias ha contemplado la ANI/Invías para garantizar que la entrada en operación de la nueva autopista “VÍAS DEL NUS” impulse la competitividad regional sin generar afectaciones desproporcionadas en los municipios que dependían del tránsito por la vía antigua del norte de Antioquia? Se solicita informar medidas actuales y posibles alternativas de fortalecimiento territorial.
- b. ¿Cuáles fueron los criterios que adoptó la entidad para planear la transición entre la

antigua vía y el nuevo corredor “VÍAS DEL NUS”, y qué acciones se tienen previstas para acompañar a las comunidades y sectores productivos de los municipios con menor flujo vehicular?

- c. ¿Qué iniciativas de articulación interinstitucional ha promovido la ANI/Invías, junto con alcaldías y gobernaciones, para convertir el impacto del nuevo corredor vial en oportunidades económicas, turísticas o logísticas para los municipios del norte de Antioquia?
- d. ¿Cómo está coordinando la entidad con el Gobierno nacional y las autoridades locales acciones que mantengan la seguridad y presencia institucional en las zonas donde el tránsito disminuyó, de manera que el desarrollo de la nueva vía no implique rezago para estos territorios?
- e. ¿Cuál es el cronograma real y actualizado para la ejecución y entrega de la segunda fase del intercambio vial La Seca, y qué acciones se están adelantando para garantizar que los recursos estén asegurados y no haya nuevos retrasos?
- f. ¿Qué medidas contempla el Ministerio para asegurar que, mientras se ejecuta la obra, la movilidad del norte del Valle de Aburrá – especialmente en Bello, Niquía y la conexión hacia el corredor del Nordeste– no siga deteriorándose y se minimicen los impactos sobre la ciudadanía?
- g. ¿Cómo está garantizando el Ministerio la transparencia, el control de costos y la supervisión técnica del proyecto La Seca para evitar sobrecostos, reprocesos o ampliaciones presupuestales que ya han afectado otras obras estratégicas del departamento?
- h. Dado que el norte del Valle de Aburrá está rodeado de proyectos concesionados – como la doble calzada Bello–Hatillo y los corredores hacia el Nordeste–, ¿cómo se está articulando la obra de La Seca con las concesiones vigentes para evitar cuellos de botella y garantizar interoperabilidad en operación y mantenimiento?
- i. ¿Qué participación concreta tiene el Invías en la segunda fase del intercambio vial La Seca y cómo se están coordinando las competencias entre la Gobernación, el Área Metropolitana y su Ministerio para asegurar que no haya duplicidad de funciones ni retrasos administrativos?
- j. Considerando que La Seca requiere cierres financieros robustos, ¿está contemplada la posibilidad de vincular mecanismos de cofinanciación o modelos tipo APP parciales con el sector privado para acelerar la ejecución y reducir la carga presupuestal del Gobierno nacional?

- k. Teniendo en cuenta el crecimiento del tráfico en el norte del Valle de Aburrá, ¿qué estudios de demanda y proyección de movilidad ha realizado la ANI para determinar si la infraestructura concesionada actual será suficiente una vez La Seca entre en operación completa, y qué ajustes contractuales se contemplan?
- l. ¿Ha evaluado la ANI la posibilidad de exigir a los concesionarios de la zona –en virtud de sus obligaciones contractuales de mejoramiento, conectividad y niveles de servicio–algún tipo de participación técnica o financiera en las soluciones complementarias a la vía La Seca?
- m. Director de la ANI, ¿cómo está asegurando la Agencia que el intercambio vial La Seca se integre eficientemente con los proyectos concesionados que operan en el corredor Bello–Hatillo y en las rutas hacia el Nordeste, evitando duplicidades, incompatibilidades operativas o sobrecargas en los accesos?
- 3. VÍA CALI-POPAYÁN**
- a. ¿Cuántos bloqueos se han presentado en el tramo de la vía panamericana correspondiente a la doble calzada Cali-Popayán desde 2018 hasta la fecha? Por favor remitir la información para cada vigencia, precisando fecha, duración del bloqueo, si afectó las obras que se están realizando, comunidad lo realizó (indígena, campesina, etc.) y motivo.
- b. ¿Cuántos ataques terroristas se han presentado en el tramo de la vía panamericana correspondiente a la doble calzada Cali-Popayán desde 2018 hasta la fecha? Por favor remitir la información para cada vigencia, precisando fecha, si afectó las obras que se están realizando, si hubo hurto de maquinaria o materiales.
- c. ¿Cuántas veces se ha suspendido la construcción de la doble calzada Cali-Popayán desde 2018 hasta la fecha? Por favor precisar la duración de la suspensión y la causa de la misma.
- d. ¿Cuáles son los principales problemas que han afectado la construcción de la doble calzada Cali - Popayán?
- e. ¿Cuál es el avance actual de la construcción de la doble calzada Cali-Popayán?, ¿Para cuándo se tiene prevista su terminación?

Presentado por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Quinto, discusión y votación de las ponencias para primer debate, señor Presidente...

-Perfecto, ya iba a leer esa... sí-.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, Presidente, excúseme, no entiendo por qué no aparezco yo suscribiendo el debate, si entiendo que fui el primer citante. Luego, para intentar acelerarlo, el doctor Esteban, reclamando el derecho de oposición, al que ha hecho mención bien el señor Presidente, firmó y entiendo que la doctora Soledad también firmó, entonces, por favor, para que se complete la información, Secretario. Muchas gracias. Excúseme, Presidente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Entonces, el señor Senador, con toda la razón, un error de esta Secretaría General que no aparecen las dos firmas, me excuso públicamente, se incluye al doctor Guido, que ya estaba en la proposición de la doctora Soledad, para ser gestores de este importante debate dentro del Estatuto de Oposición, seguramente utilizando, el equipo administrativo, el artículo 19, el único Senador que ha estado declarado como de oposición, pero el debate tiene la razón el doctor Guido.

Quinto, discusión...

 V

Anuncio, para discusión y votación de las ponencias para primer debate de proyectos de ley

VI

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Alex Xavier Flórez Hernández.

La Vicepresidenta,

Sandra Ramírez Lobo Silva.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, en este momento sigue en la Comisión un quorum deliberatorio, pero puede usted, su señoría, iniciar este debate de control político tan importante, mientras se aprueba el orden del día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, querido Secretario, y con la respectiva corrección frente a los citantes, a los que también anunciamos, el debate fue citado por el Senador Guido Echeverri, se hace además en cumplimiento, como ya se anunció, del Estatuto de Oposición, que encabeza en esta Comisión el Senador del Centro Democrático, Esteban Quintero. Esperamos que ambos Senadores puedan desarrollar un debate con todas las garantías y con la participación de los demás Senadores aquí presentes, que les pediría además, Senador Guido y Senador Quintero, nos contarán cuál ha sido o cuál proponen ustedes sea la dinámica del debate, el orden en el que lo desarrollemos, de tal

manera que no únicamente por esta Mesa Directiva sino con la comodidad de ustedes podamos desarrollar el uso de las palabras, en la medida que ustedes lo hayan planificado y que les permita ejercer su control político, y al Gobierno nacional también presentar las respuestas a las preguntas que hayan hecho previamente y las que ustedes realicen aquí, en el ejercicio del debate. Tiene la palabra, Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Mil gracias, Presidente. Yo había hablado con el doctor Quintero hace un minuto y él me decía que, si quería, podía empezar el debate. Ahora yo le pregunto con su venía, Presidente, a la doctora Soledad, que es la única dama de esta Comisión presente, si quiere arrancar de una vez y le damos prelación o lo hace luego, como usted quiera.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Entonces arrancaríamos con la presentación de los citantes, luego le damos la palabra a los Senadores que quieran intervenir, le damos paso al Gobierno nacional, en cabeza de la Ministra, luego presentaría el doctor Óscar Javier Torres, de la Agencia Nacional de Infraestructura y finalmente el Instituto Nacional de Vías. Señora Ministra, ¿van a intervenir los 3 Miembros del Gobierno nacional? Ok, y finalmente pues los citantes o alguno de ellos, en la medida que lo consideren, tendrán la oportunidad de hacer el cierre del debate. Además, vamos teniendo... voy a tener una flexibilidad, que ocurrió en el debate anterior, y que me parece que le hace bien a la Comisión, en la que yo creo que lo bueno hay que copiarlo, sin excedernos, es decir, hagamos un uso prudente del ejercicio y del tiempo, pero cuando haga la intervención el miembro del Gobierno, por ejemplo, la Ministra, la doctora María Fernanda Rojas, arranque su intervención, si algún Senador o Senadora, especialmente los citantes, como lo hizo en ejercicio de su derecho de citación el doctor Pedro Flórez en la ocasión anterior, que hizo preguntas en la medida que el Gobierno fue respondiendo, o los miembros que fueron citados al debate, que el doctor Pedro Flórez organizó, me parece que ese fue un buen ejercicio.

Cuando digo que lo bueno hay que copiarlo, es porque es un ejercicio que uno ve desarrollarse en el ejercicio del debate de control político de países como los Estados Unidos, donde no hay simplemente unos monólogos, sino que los Senadores van parando y preguntando en la medida que se va desarrollando, ¿Qué pediría? Que de manera prudente me levanten la mano, o a la señora Vicepresidenta, quien esté ejerciendo en ese momento la moderación, para que no haya una interrupción abrupta de la intervención que se esté desarrollando por parte del Gobierno, sino que al levantarse la mano, vamos a ir o permitiendo... vamos a permitir que se hagan estas preguntas, ¿Les parece bien esa dinámica, Senadores y Senadora?, ¿Estamos bien?

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

A mí me parece perfecto.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Bienvenido, Senador Pedro Flórez, hagamos por favor, querido Secretario, la votación nominal para la aprobación del orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente. Después de la lectura del orden del día, se pasa a su consideración y haremos el llamado a lista de manera nominal.

Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo		Jaimés Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo		Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
		Votos Favorables	7
		Total votos	7

Siete (7) votos por el Sí, ha sido aprobado el orden del día establecido. señor Presidente, continuando, si usted da la instrucción, continuaríamos con el Himno Nacional de la República de Colombia.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, le propongo: Cantamos el himno e inmediatamente le doy la palabra.

Himno Nacional de la República de Colombia.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, querido Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Senador, consideración y aprobación de las siguientes actas, Presidente: El Acta 14 y el Acta 15, tanto una del 11 de noviembre de 2025 como la del 18 de noviembre de 2025. Señor Presidente, están en consideración las actas del orden del día, si usted me lo permite, para su aprobación de manera nominal.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo		Jaimés Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo		Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
		Votos Favorables	7
		Total votos	7

Señor Presidente, las actas en mención han sido aprobadas. Siguiendo punto del orden del día, si usted lo permite. Cuarto, citación a la señora Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla, al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Óscar Javier Torres, y al señor Director del Instituto Nacional de Vías, doctor John Jairo González Bernal, en cumplimiento a la Proposición 10 de 2025. Invítese al Procurador General de la Nación y al señor Contralor General, Carlos Hernán Rodríguez. Proposición 10/25: Citación a debate de control político sobre el estado de las concesiones viales en el país. Citante: El doctor Esteban Quintero, el doctor Guido Echeverri y la doctora Soledad. También, señor Presidente, para algunos Senadores, también se encuentra presente en este recinto y sentado aquí *en nuestro...** (00:20:17) el doctor Roberto Uparela, Vicepresidente de la ANI, que acompaña a la entidad. Señor Presidente, siendo así, tiene usted la disposición del debate.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, querido Secretario. Tiene la palabra el Senador citante, Esteban Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias, va a empezar el doctor Guido, pero solamente con la sugerencia que usted hizo frente al debate o la organización, pues mire, yo estoy de acuerdo con lo que usted dice de poder dar la oportunidad tanto a los Senadores como a la Ministra, a los citados, en el momento en que usted lo determine o frente a la pregunta que tengan algunos Senadores, o aclaraciones que quieran hacer el Gobierno nacional, no obstante, pues así no lo dice la Ley 5ª, y eso tendría que ser, además de eso, mediante una modificación de la misma ley, sin embargo, diría yo, que por un buen ambiente dentro de la Comisión, y creo yo que con una buena sugerencia que usted hace, pues yo estoy de acuerdo, a excepción de que cuando los citantes concluyamos, el Gobierno nacional después no tenga la palabra, porque si no pierde sentido el debate, es

decir, quienes concluyen son los citantes, es lo único que pedimos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Sí, así ha sido organizado, Senador Quintero. Debo aclarar además que lo que se va a permitir, por parte de esta Mesa Directiva, es que, por ejemplo, la Ministra haga su intervención, cuando ella termine la intervención, un Senador desea hacer una pregunta, para que ella la pueda aclarar antes de pasar al siguiente miembro del Gobierno nacional, vamos a dar esa posibilidad, no de hacer intervenciones con observaciones extendidas, porque perderíamos el sentido del debate, sino de contra-preguntas inmediatas que deseen hacerse; no me quedó clara tal cosa, Ministra, qué pasó con este punto, esta pregunta que yo hice y me pareció importante, quisiera que usted la respondiera, de tal manera que no desnaturalicemos el ejercicio del debate y que los citantes conserven el derecho, además, de cerrar el debate, como siempre se ha hecho y como corresponde. No siendo más, tiene entonces la palabra el Senador citante, Guido Echeverri. Senador, ¿cuánto tiempo necesita?

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Unos 15 minuticos, por ahí hasta las 5 de la tarde.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, tiene 15 minutos, Senador.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, mil gracias, señor Presidente. Saludo con todo respeto y con toda cordialidad a la cuarta Ministra de Transporte de este Gobierno, al cuarto Director de la ANI y al sexto Director de Inviás, y empiezo con esto para significar que es posible que buena parte del desorden del sector que tiene que ver con la aplicación del modelo de concesiones, se deba a la interinidad de los distintos funcionarios que han administrado este sector a lo largo del tiempo. Como se entenderá, es virtualmente imposible que tantos funcionarios articulen un trabajo suficientemente coherente y que los procedimientos tengan un desarrollo, digamos, normal, para decirlo de alguna manera. Este debate lo hemos titulado “El futuro de las concesiones viales en Colombia, riesgos vacíos y el caso de Autopistas del Café”, y estoy plenamente de acuerdo con usted, señor Presidente, cuando le imprime a este debate una dinámica, que es bien interesante, y es preguntar y contra preguntar, porque estos debates, más allá de ser eso, son conversaciones. en donde el Congreso, en ejercicio de la función constitucional del control político, le pregunta al Gobierno y el Gobierno contesta, y no únicamente para que lo sepa el Congreso, sino para que lo conozca la opinión pública y, sobre todo, en un tema tan importante que toca de manera tan estratégica y tan fundamental el desarrollo del país, como es el tema de la aplicación del modelo de concesiones.

Yo parto de una premisa elemental, indiscutible, y es que el modelo de concesiones en Colombia ha sido útil; para nadie es un secreto concluir que el Estado colombiano, con su propio presupuesto pueda financiar a plenitud las expectativas de desarrollo vial del país y partimos entonces de este supuesto que consideramos, repito, indiscutible. Este modelo ha aportado resultados, sin embargo, hay evidencias que nos dicen que se hacen necesarias reformas importantes; ustedes recordarán que el modelo de concesiones en Colombia data de hace un poco más de 35 años y obviamente el transcurso del tiempo y la experiencia nos dicen que hay algunos elementos, algunos contenidos de ese modelo, que deben ser actualizados, que deben ser reformados; ya miraremos cómo hoy tenemos infinidad de inquietudes sobre esta materia que hace necesaria una mirada moderna al modelo, para efectos de intentar ajustar aspectos que consideramos hoy se deben ajustar.

Entonces, partimos de la base de que el problema no son las concesiones, sino cómo se han gestionado, cómo se han manejado; hoy en día está claro que muchas de las decisiones que se han tomado en materia de concesiones, no son fruto del consenso, ha habido cambios de regla sobre la marcha, demoras en los ajustes contractuales, poca transparencia con la ciudadanía y una inestabilidad institucional profunda, con la derivada del cambio permanente de los directores del sector, como ya lo anotamos al principio de esta intervención. Una de las expresiones más dramáticas de las fallas del modelo es que hoy existen 10.5 millones de demandas contra el Estado. En materia de la ejecución de estas iniciativas; el monto es superlativo, la ANI administra más de 80 billones de pesos en el sector, se han acumulado muchísimas demandas, más de 30 reclamaciones, ya se dijo, por más de 10.5 billones de pesos, 33 proyectos con disputas activas, 44 tribunales de arbitramento en curso y 8 proyectos en riesgo de liquidación; si esto no desnuda de cuerpo entero las dificultades por las cuales atraviesa el modelo, entonces no sabemos qué podría demostrar esas dificultades, esas complejidades y los riesgos, y algo que se imputó en este Gobierno, es la expedición del famoso Decreto número 050 de 2023, que estableció unas exenciones y que congeló el cobro de un porcentaje de esos peajes, lo cual, entre otras cosas, dio origen a esas demandas por más de 10.5 billones de pesos.

Una cosa que es altamente preocupante es que el Estado, a la luz de las respuestas que hemos obtenido, no tiene una hoja de ruta ni claridad sobre las concesiones que están próximas a revertirse: En los últimos años se han revertido 3 concesiones y en los próximos años tendrán que revertirse unas 7 concesiones. Miren, no hay un solo cuadro que diga, un cuadro público que diga cuántas concesiones terminan de aquí al 2030; requerimos respuestas concretas de los funcionarios, cuántos kilómetros vuelven a la gestión directa del Estado, cuánto costará operarlos y con qué fuentes de financiación se hará

el mantenimiento de esas vías, que eventualmente se van a revertir. Hay una gran dificultad en el suministro de información por parte de las entidades del Gobierno del sector, cuando uno le pregunta a Invías, lo manda para Mintransporte, y tengo los documentos, y cuando le pregunta a Mintransporte, le dicen que vaya a la ANI, y finalmente, en ese trasiego, se pierde la información, o mejor, se pierde la oportunidad de conocer información cierta sobre lo que está ocurriendo con este modelo de concesiones. Por ejemplo, a la pregunta de qué pasa con la directriz presidencial de no prorrogar concesiones, es de una vaguedad absoluta, yo diría que insultante con el país; la respuesta es: Se está analizando, pero no hay lineamientos, metas ni documentos. A la pregunta, ¿qué lineamientos de política pública tiene previsto el Ministerio frente a la directriz presidencial de no prorrogar las concesiones y revertir a la Nación? La respuesta es: Se analiza con la ANI y el Invías la pertinencia de las eventuales reversiones de tramos viales a la Nación, una vez se hayan cumplido los requerimientos contractuales; esa es la respuesta, la tengo.

En las respuestas a este debate de control político, no se menciona ningún documento Conpes, ningún decreto, resolución o lineamiento formal, que traduzca la directriz de esta política pública; no hay ningún cronograma de análisis de decisiones, ningún criterio de priorización. A finales del 2025 la política frente a no prorrogar concesiones está en análisis en la respuesta, no existe un marco público y verificable sobre la materia. Abundan los informes, muchos informes, mucho papel, pero faltan las respuestas también de los órganos de control, que están con nosotros hoy. Vamos a un tema que a mí particularmente me interesan, porque soy de esa tierra, del Eje Cafetero, y es el que tiene que ver con Autopistas del Café, un corredor que tiene 7 peajes y que de acuerdo con la respuesta del Ministerio, no tiene estudios socioeconómicos y no tiene claridad sobre su futuro; éste fue uno de los primeros proyectos de concesión que hubo en Colombia hace un poco más de 30 años, ¿Qué hay que saber antes de hablar del futuro de Autopistas del Café? Uno, qué criterios técnicos, sociales y financieros sustentan la existencia de 7 peajes en 256 kilómetros, o sea, un peaje por cada 36 kilómetros. Obvio, me van a decir, esto no es de este gobierno, pero ya es tiempo de ir respondiendo a estas inquietudes, porque ya este gobierno lleva más de 3 años y se va a acabar, y si hay cosas que corregir, uno supone que se debieron corregir en su momento.

Preguntamos qué estudios de impacto socioeconómico se hicieron y si se podía acceder a esos estudios socioeconómicos, ya miraremos la respuesta, ¿Cuál ha sido la relación entre el recaudo total de peajes y la inversión efectiva en obra, rehabilitación y mantenimiento en los últimos 5 años? Y de acuerdo con las respuestas, ni la ANI ni el Ministerio aportan un solo estudio citado por nombre, un solo indicador de impacto socioeconómico, un solo cuadro comparando recaudos recientes con

inversión real en el corredor, y esta es la perla de la respuesta en esta materia del Gobierno, tengo la prueba textual, por tanto, se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), no cuenta con los estudios de impacto socioeconómico relacionados con la existencia de los 7 peajes o 7 estaciones de peajes en el corredor vía concesionado a la Sociedad “Autopistas del Café”, y estamos pagando en el Eje Cafetero 7 peajes, y tenemos serias dudas sobre el equilibrio con que se están pagando esos peajes, no hay información en esa materia, en un tema que está afectando, no solamente a comunidades urbanas densas, sino a pequeñas comunidades rurales, por decir algo, Manizales y su área metropolitana centro-sur están entrampadas en 7 peajes, hay peajes con una distancia entre uno y otro de 7 kilómetros.

Tenemos a Manizales aislada del occidente del departamento de Caldas, una zona próspera, en donde se volvió muy difícil llegar a la capital del departamento porque hay que pagar unos peajes excesivamente caros. Estamos, repito, entrampados en la zona, en el área metropolitana del centro de Caldas, como consecuencia de estos peajes, en donde el Gobierno no encontró estudios en sus archivos, que hablen de la legitimidad socioeconómica de lo que se está haciendo con esos peajes. Y una cosa que es preocupante, Ministra y directores de ANI y de Invías, cuando contestan, dan unas fechas y esas fechas no se cumplen, por ejemplo, el 25 de julio del 2024, a un requerimiento que hicimos desde mi oficina, la ANI habló de audiencias y marco legal, pero no dio ninguna fecha y tampoco se hicieron esas audiencias. Aquí, por ejemplo, me anunció una vez el Director de la... de Invías tal vez, que iba a hacer unas audiencias en Manizales y que nos iba a invitar; yo no es que estuviera lleno de ganas de que me invitara, pero tampoco hizo nada ni me invitó. La ANI contesta el 3 de marzo... no, el 3 de junio del 2025, lo que decíamos ahora, la ANI contesta que trasladó la solicitud y no informó fechas sobre el avance de los estudios de esta concesión.

El 6 de junio del 2025 la ANI dijo que tendría resultados del estudio de prefactibilidad de la IP conexión centro en agosto del 2025, y esta fecha ya se cumplió, dieron otra luego en octubre, que tampoco se cumplió. El 13 de agosto del 2025 la ANI anunció entregas el 5 de septiembre y cierre el 10 de octubre; ninguna fecha se cumplió porque nos acaban de contar, la semana pasada, que estas fechas se van hasta el primer trimestre del 2026, y están incumpliendo flagrantemente la ley que establece la obligación de que los estudios de una concesión, cuando va a concluir, se tienen que tener listos 2 años antes; faltan menos de 2 años para llegar al 2027, año en el cual se reversaría la concesión autopista del Café o terminaría el contrato de concesión, y no sabemos hoy absolutamente nada... ¿Presidente péreme unos 5 minuticos más.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene... tiene 5 minutos para redondearse, Senador.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muy generoso, Presidente. El 10 de octubre del 25 la ANI admitió que la evaluación sigue suspendida y dejó una fecha: La evaluación del estudio de factibilidad de la concesión IP... de la conexión IP, conexión centro, fijó una fecha para el 24 de febrero de 2026, o sea que también se trasladó hacia adelante esa fecha, que había sido anunciada para finales de este año. Lo que decía hace un rato, la Ley 1508 del 2002 exige entregar el estudio de prórroga o reversión 2 años antes del fin del contrato de Autopistas del Café en este caso concreto, aunque es de manera general; yo le pregunto entonces a la Procuraduría y a la Contraloría, ¿cuándo van a investigar a los funcionarios, que están incurriendo en este claro incumplimiento de la norma? Y éste es un tema que involucra no solamente a la competitividad de toda una región, la planificación de un territorio, realidades socioeconómicas de pequeñas comunidades y grandes comunidades, y frente a esto no tenemos ninguna información, Ministra y señores funcionarios.

Uno podría hablar aquí y yo quiero preguntar ahorita, más adelante, a la Ministra, a los funcionarios, ¿qué pasa con el desequilibrio en el cobro de los peajes en distintos sitios del país? Obviamente, como no hay estudios socioeconómicos, no es posible encontrar una respuesta satisfactoria, por lo menos racional y sensata, a esta circunstancia, y necesitamos, Ministra, un concepto claro: ¿Qué pasa con el anuncio de no prorrogar concesiones?, ¿Esto es así?, ¿no es así?, ¿Eso qué variables tiene?, ¿Con quién se ha conversado?, ¿A quién le han anunciado algo? Lo que contábamos hace un momento, mire, el modelo está en crisis fiscal; son 33.000 millones de pesos en hallazgos que nos dijo la Contraloría, 10.5 billones en demandas, 33 proyectos en disputa y 44 tribunales de arbitramento que demoran en promedio 651 días en desatarse. Definitivamente, Ministra, Colombia no puede seguir en esta incertidumbre frente al tema de su desarrollo vial, en este caso concreto sobre un país con enormes dificultades en materia de competitividad, por efecto de las dificultades de transporte. Hemos aplicado un modelo de concesiones, que creo ha sido útil al país, pero que tiene que ser reformado; uno acusa, por ejemplo, la apatía del Gobierno para incorporar iniciativas, que permitan reformar las normas que orientan este modelo; como el Gobierno no lo ha hecho, lo hemos hecho nosotros y por eso hemos presentado un proyecto de ley en esta materia.

Y, Ministra, nosotros en el departamento de Caldas, particularmente en la zona metropolitana de Manizales, reclamamos el levantamiento de 3 peajes; esto ha venido siendo una discusión con las comunidades, que comparten con nosotros este criterio, y nos parece supremamente importante que el Gobierno diga algo, o el sector, sobre qué pasa con la concesión IP Conexión Centro, que nos parece responde más a las necesidades de Bogotá para comunicarse con Buenaventura, que la conexión

misma que tendría con Autopistas del Café, y esta es una respuesta que estamos esperando. Ahora, quiero decir, para evitar malos entendidos, este debate lo estamos haciendo hoy en esta fecha, no porque estemos en días preelectorales, otros han pretendido utilizar, con argumentos irracionales y populistas, el tema de los peajes, para efectos de ganar votos y ganar opinión en ciertos... y nosotros no lo estamos haciendo con esa pretensión; por eso mi aclaración siempre de defender el sistema de concesiones, pero...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, tiene 30 segundos para terminar.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Póngale un minuto, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para terminar, querido Senador, por favor.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Entonces, valorando la metodología que estableció el doctor Flórez, Presidente de esta Comisión, yo espero que aquí no nos den un informe de gestión, espero que haya respuestas. Aquí hay preguntas concretas y yo creo que lo menos que quiere el país, y particularmente el Eje Cafetero, es seguir en la confusión de no saber qué está pasando con este modelo de concesiones, que tiene efectos dramáticos para muchas comunidades, particularmente las del Eje Cafetero y la zona metropolitana del centro sur del departamento de Caldas. Yo quiero pedirle, señor Presidente, al final, que usted nos declare una sesión permanente informal, para escuchar a la doctora Lina Arango, que es directiva de un colectivo que tiene mucha presencia en Colombia en este tema de los peajes, porque ella ha venido investigando seriamente ese tema y quisiera yo que la escuchara la Comisión y también la opinión pública y el Gobierno. Gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador. Tiene la palabra el Senador Esteban Quintero. Senador, ¿cuánto tiempo necesita?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, le voy a solicitar si es más generoso de costumbre con nosotros, ya que los citantes y usted y la Vicepresidenta somos los únicos Senadores que estamos acá.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

¿Cuánto tiempo cree que necesita, Senador?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Creo que 20 minutos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Vamos a darle 15 minutos de arranque, como al Senador Guido, y vamos revisando. Le pido, como siempre, su buen uso del tiempo.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Te pido, por favor, también nos ayuden cerrando la puerta de la Comisión, para que podamos reducir el ruido de la parte de afuera. Muchas gracias. Adelante, Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias. Un saludo muy especial para todos los compañeros, para los medios de comunicación, para quienes nos acompañan, un saludo muy especial para la Ministra, la doctora María Fernanda, para el doctor Óscar, para el doctor John Jairo, y agradecerle, Ministra, a usted, a toda su cartera, porque tengo que reconocer que ustedes son los únicos que vienen cumplidos a las citaciones que hace esta Comisión. Todos los debates que yo he hecho frente al Gobierno nacional, las diferentes carteras, los únicos que han acudido al debate son ustedes y yo creo que eso vale muchísimo en lo que los colombianos esperan. Independientemente, como se lo he dicho, de nuestras posturas, quiero decirle que muchas gracias por dar la cara y, por supuesto, por tratar de responder nuestras preguntas. No sé si estaremos de acuerdo o no, si estaremos declarados a satisfacción o no frente a las respuestas, pero por lo menos quiero reconocerle, agradecerle, Ministra. Gracias a usted, Presidente Alex, por hacer cumplir el Estatuto de Oposición, por las garantías y, por supuesto, por permitir este debate tan importante para el país, muy agradecido con usted y con la Vicepresidenta.

La política pública vial de nuestro país tiene, dentro de una de sus máximas, la corresponsabilidad financiera del usuario, quien paga el peaje, financia el mantenimiento, la operación e incluso la seguridad de la vía, cosa que en mi criterio, y cuando el Senador Guido propuso este debate, le manifesté mi querer de acompañarlo, cosa que en mi criterio no se está cumpliendo, con lo que de alguna manera voy a exponer, y que ustedes pues tendrán en consideración frente a mis preguntas. Para el 2025 se alcanzó un nivel importante de compromisos presupuestales de esta cartera en un 78.2. %, una poca ejecución o una no efectiva ejecución en pagos, que apenas ronda el 33.2% entre enero y octubre del 2025; esto se manifiesta en retrasos sistemáticos en contratos de mantenimiento, dificultades de liquidez en los contratistas, paralización de muchas obras a lo largo del territorio nacional y deterioro acelerado de los corredores estratégicos. Todo esto demuestra, en mi concepto, que muchas veces, y en este caso específico, el problema no es de falta de recursos,

sino de la ineficiencia en la capacidad de ejecución, y si hablamos de esta cartera, que, por así decirlo, es una de las que más cumple, pues qué esperamos de las otras, como un Ministerio de Igualdad, como un Ministerio del Deporte, etc.

Los riesgos técnicos de desmontar las concesiones viales, porque así lo ha querido estipular o se ha pronunciado en diferentes espacios el Presidente Gustavo Petro y usted misma acá, Ministra, diciendo que cuando se acaben las concesiones, no habrá más prórrogas, sino que volverán estas vías al Estado. Yo considero que existen muchos riesgos si esto llega a pasar; el retiro del modelo concesional sin estrategia de transición generaría, en primer lugar, Ministra, un riesgo fiscal, pues el Estado tendría que asumir absolutamente todo lo que hace la concesión: Mantenimiento, operación, reposición de activos, emergencias, entre otras cosas, es decir, no tenemos plata, pero además de eso, llegarán unas necesidades gigantes, donde el Estado, por supuesto, va a quedar mal con los colombianos, todo esto sin fuentes de financiación directas ni un fortalecimiento técnico institucional, como se debe tener frente a esta temática. Pérdida de eficiencia, el segundo punto: El esquema de las concesiones ha demostrado capacidad de financiamiento, control por desempeño, mantenimiento continuo y supervisión técnica independiente; eliminarlo, sin un modelo superior técnico bien planeado, generaría falta de eficiencia o ineficiencia y podría tener un retroceso en las operaciones, riesgo de inversión, porque se podría reducir la inversión, aumentaría la percepción del riesgo y elevarían los costos financieros; sin duda alguna es una señal bastante negativa en términos jurídicos.

Una comparación entre los dos modelos y frente al tema operativo, podríamos nosotros concluirla de la siguiente manera: En las concesiones, querido doctor Óscar, podríamos tener más estándares técnicos, operación continua, interventoría, mantenimiento predictivo; en el manejo del Estado, en este caso de Invías, tendríamos un mantenimiento intermitente, obras inconclusas, falta de trazabilidad y una reacción tardía por falta de recursos y operaciones técnicas. Existe una desconexión estructural entre lo que el usuario paga y lo que realmente recibe, frente a los beneficios en las vías; eso no es un error aislado, es una política, en mi concepto, de sub-ejecución sistemática, los corredores están deteriorados, hay falta de mantenimiento, hay mayor riesgo vial y hay unos costos crecientes en el transporte de carga y de pasajeros.

Ministra y doctores Óscar y doctor John Jairo, quiero ejemplificar lo que yo acabo de decir, valga la redundancia, en un ejemplo particular, que podría llevarnos a un tema general, en caso de que el Gobierno nacional, que le quedan unos pocos meses, pues implemente ese modelo que ha venido exponiendo o que ha venido promocionando en las diferentes alocuciones presidenciales, y ese ejemplo precisamente está en un contrato de concesión entre el Ministerio de Transporte, en ese

momento la ANI de la época, y Devimed en 1996, Autopista Medellín–Bogotá: El 1º de septiembre del 2018, Ministra, hace 7 años, el tramo Santuario, efectivamente, particularmente en Cocorná, y Puerto Triunfo-Caño Alegre, se desafecta de la ANI y se hace una reversión, para que lo acoja el Invías en su administración con 135 kilómetros, ¿cierto? Es un corredor que conecta las ciudades más importantes de Colombia, más importantes en cuanto al desarrollo, etc., que serían Medellín y Bogotá; lo tenía la concesión y hace siete años regresa al Estado, específicamente al Invías, para su administración. Ministra, los ingresos por pago de estos dos peajes que existen entre Santuario y otro en Puerto Triunfo, según información de ustedes.

De Invías, en los derechos de petición que yo a ustedes les mandé y ustedes respondieron, y después de desagregar una información global, en esos siete años que lleva Invías en la administración, ha recibido 615.000 millones de pesos en total, un neto de 527.000 millones, Ministra, ¿y saben, de esos 615.000, cuánto han invertido en los 175 kilómetros que administra el Invías para la rehabilitación, mantenimiento y conservación? Se ha invertido, Ministra, en esos 7 años, en esos 135 kilómetros, de esos 615.000 millones de pesos, sólo se han invertido 88.000 millones de pesos. El artículo 22 de la Ley 105 del 93 dice, frente a la destinación de los peajes que administra el Invías, dice: La asignación... -abro comillas y me permito leer esto textualmente- la asignación de los recursos recaudados por peajes como mínimo será invertido el 50% para construcción, rehabilitación, conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia. con los ingresos de los peajes como su fuente. En mi derecho de petición el Invías, el 24 de noviembre, la semana pasada, responde y en mi concepto en su respuesta reconoce haber violentado la ley y este artículo, ¿qué responde? Es preciso indicar que los recursos de los peajes, indicados en el departamento de Antioquia, financian los proyectos de región y aportan al mantenimiento rutinario de la red nacional de carreteras en todo el país, en todo el país.

Desde el 2018, Ministra, cuando ingresé al Congreso de la República, cuando estuve en la Cámara de Representantes y ahora en el Senado de la República, he hecho constantes debates sobre esta vía, no solamente a ustedes, también al Gobierno anterior, y desde ahí vemos cómo la ciudadanía cada vez está más afectada y cada año el problema se agrava. Yo quiero hacerle una serie de preguntas, Ministra, a usted y a los doctores, sobre todo al doctor John Jairo y a usted, ¿qué respuesta se le puede dar a las personas que utilizan las vías, a los conductores, a los pasajeros, a los transportadores que pagan esos dos peajes, para que ustedes, de alguna manera, concretamente nos digan, ¿por qué ese pago de los peajes no se invierte como debe invertirse según la ley, en el mantenimiento de esa vía en particular? Se han lesionado o perdido las vidas de muchas personas, pero además hay

graves consecuencias económicas, de acuerdo a la situación tan horrible en el que está la vía Medellín-Bogotá, autopista Medellín-Bogotá, en este tramo entre Santuario y Caño Alegre. Mire, Ministra, sólo se le destina el 15%, 15%, o sea, 82.000 millones de pesos de todo lo que se ha recaudado, ¿en qué se ha invertido el otro 85 % de los recursos?, es decir, ¿en qué se ha invertido cerca de medio billón de pesos, que se ha recaudado en 7 años, en este tramo por estos dos peajes? Hoy podemos ver, si quieren me ponen el vídeo, por favor, en cabina, el mal estado de esta vía, sabiendo que los recursos están para el mantenimiento y esta vía pueda estar en mejores condiciones.

[Inicio de video]: *Colombianos, un saludo muy especial. Me encuentro aquí, en el peaje de Cocorná, a la altura del municipio del Santuario, la autopista Medellín-Bogotá, una vía que hoy tiene olvidada el Gobierno de Gustavo Petro. Una de las razones por las cuales esta vía está en pésimas condiciones, es porque el recaudo de los peajes en todo el territorio nacional no se destina al mantenimiento de la vía en donde está ubicado el peaje, un ejemplo es este peaje, Cocorná, y el peaje de Puerto Triunfo; en el 2024 recaudaron más de 215.000 millones de pesos y sólo se destinaron para el mantenimiento de esta vía 10.000 millones de pesos; por supuesto, va a estar en pésimas condiciones.* **[Fin de video].**

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Ministra, esa fue la primera pregunta, ¿qué hicieron con esa plata?, ¿dónde están esos recursos?, ¿dónde está el 85% en esos 7 años, de esos cerca de o más de medio billón de pesos que se recaudó?, sabiendo que la misma ley dice que más del 50% debe ser destinado al mantenimiento de la vía. Quisiera saber cómo es posible que una vía destrozada, que recauda como fuente de sus ingresos los dos peajes 639.000 millones de pesos, sólo se inviertan 85.000 millones, ¿qué pasó con esos otros recursos? Ustedes mismos reconocen, en derecho de petición respuesta, que sólo en ese tramo, de esos 135 kilómetros, sólo están buenos 18 kilómetros, 18 kilómetros de los 135, ¿y dónde están esos recursos? No se destinan a ese corredor vial, violando el artículo 22 de la Ley 105 del 93, ¿En qué se destinaron esos 527.000 millones de pesos, que ingresaron por el pago de los usuarios mediante peajes? Yo soy coautor de dos proyectos de ley, Ministra, y uno de ellos, ojalá que usted me lo apoye, porque puede estar ahí también la solución, es para que la ley obligue a que el 100% de los recursos que se reciba en los peajes de determinado trayecto, sea invertido en ese trayecto; si ya la vía está bien en el mantenimiento, pues que se destinen a otras partes, pero primero que la vía está bien, porque la gente paga para eso, para que las vías de Colombia estén bien.

Ministra, quiero decirle también lo siguiente, ¿por qué creo que sería un fracaso, un fracaso, lo que ustedes están planteando, de que estas concesiones se pasen al Invías? Primero, porque miren, el Invías

no lo sabe hacer, esto es un ejemplo, no lo sabe hacer. Las principales ciudades del país, Bogotá y Medellín, están viviendo, y es el ejemplo, de que donde pasen todas las concesiones para Invías, así van a quedar las carreteras de nuestro país. Devimed, por lo menos esa concesión, cuando la tenía, por lo menos tenía una autopista transitable, pero aquí, por Dios, ustedes reconocen que sólo el 13%, 18 kilómetros, por Dios, el 13% de kilómetros están en buen estado. No lo sabe hacer el Invías, no tiene los temas técnicos, no tiene los recursos, pero además de eso, Ministra, el costo de administración del recaudo total de los peajes, Fondo de Seguridad Vial, operación de peajes y auditoría por el concesionario, comparativamente el costo es de máximo 6%. Mientras que en estos 7 años tuvo un costo para el Estado, Invías, de 100.000 millones de pesos, para un concesionario no superaría los 40.000 millones, entonces estamos... o sea, más del doble, en Invías, el costo de operación. Estamos generando, de que vayan las concesiones al Invías, mayor costo operación donde no hay recursos, pero además de eso, no tienen los elementos técnicos para poder hacerse cargo de las principales vías de nuestro país y el ejemplo está en la autopista Medellín-Bogotá, como lo acabo yo de decir, en el trayecto Santuario-Caño Alegre.

En escasos 34 años, Ministra, desde que entró en vigor la Ley Primera (1ª) de 1991, frente al tema de las concesiones, se han construido más de 10.000 kilómetros, 1,100 puentes y viaductos, 90 túneles con las más altas especificaciones técnicas. Yo creo que todo este inventario, Ministra, es imposible que en esta vida y en la otra las haga el Estado, cuando ustedes tengan la competencia, y yo sí quiero decirle, Ministra, si hay concesiones malas, castíguelas, sanciónelas, es como cuando hay políticos malos, sanciónelos con el voto, con todo el tema de las veedurías y, por supuesto, las entidades de control, pero no podemos nosotros generalizar, porque, ¿de dónde vamos a sacar los recursos?, ¿Que existen personas de izquierda buenas? Por supuesto, por supuesto, ¿pero que existen malos gobernantes como Gustavo Petro? Por supuesto, pero entonces porque Petro le haya incumplido al país y haya sido un pésimo gobernante de izquierda, no quiere decir que toda la izquierda sea mala, lo mismo en el tema de las concesiones; las concesiones en este país son las que han salvado muchas, muchas de las vías, pero además de eso, por eso hay conectividad o alguna conectividad en este país, ¿De dónde vamos a sacar la plata y los recursos para que el Estado las haga? Por Dios, yo creo que estaríamos fracasando en ese sentido.

Quiero preguntarle al Director, al Presidente de la ANI, por un tema importante, que es el tema del San Vicente de Ferrer, el municipio de San Vicente de Ferrer. Es un debate que yo he hecho durante todos estos años, frente a una problemática que se tiene para un intercambio vial a la entrada del municipio de San Vicente de Ferrer, ¿qué ha pasado con ese tema? Necesitamos saber, Presidente,

informar a la comunidad si ya se firmó el convenio para empezar con este tramo, cuándo es la fecha de inicio, cómo está planteado las obras de ejecución. También frente al paso peatonal de San Antonio, en el municipio de Guarne, los retornos del aeropuerto Llanogrande, la vereda San José y La Mosquita y las obras en el municipio de Marinilla, todas estas mediante excedentes de las concesiones viales, porque entonces no van a decir acá que el Estado tiene tantos recursos, ahora sí, que va a poder hacer todo este tipo de cosas. Cuando las concesiones dejen de existir...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, ¿cuánto tiempo necesita para terminar?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

3 minutos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 3 minutos, Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Cuando las concesiones dejen de existir, ya miraremos si se pueden hacer algunas obras o si todas las vías van a correr la suerte que está corriendo la autopista Medellín-Bogotá. Presidente de la ANI, también quisiera preguntarle el tramo de La Ceja y San Antonio de Pereira en mi municipio, el municipio de Rionegro; dice que entre la institución educativa María Estévez y Rionegro, doble calzada, que ya no hacen parte... ya no tienen, de alguna manera, los recursos o no quedó en el convenio para la doble calzada, en algo que ustedes habían adelantado. Yo creo que por eso es que es importante que el Valle de San Nicolás se convierta en área metropolitana, porque por lo menos podríamos declarar un hecho metropolitano la necesidad que se tiene de completar la doble calzada entre La Ceja y el municipio de Rionegro, y ahí después encontrar los recursos, que no tiene el Estado, pero que sí puede tener, por supuesto, en esa asociación de municipios, en el área metropolitana, para poder conseguir que haya una doble calzada entre estos 2 municipios. Pero, por favor, díganle ustedes al Presidente de la República que desembolse los recursos para hacer la consulta, que nos deje decidir si nosotros queremos o no área metropolitana; esto podría, podría ayudar a que se haga una doble calzada entre el municipio de La Ceja y el municipio de Rionegro, pero si ni siquiera nos dejan participar en una consulta, entonces qué esperanza.

Y, por último, quisiera preguntarle, Ministra, aunque esto no es del tema, si ustedes me lo quieren responder, está bien, yo creo que sí, usted siempre ha sido muy generosa con nosotros en las respuestas, y también al Presidente de la ANI, ¿qué ha pasado con el aeropuerto José María Córdova? Es que venimos acá y me dicen que para hacer la segunda terminal del aeropuerto José María

Córdova y las adecuaciones de la primera terminal, doctor Guido, que nos iban a dar 160.000 millones de pesos, que iban a invertir 160.000 millones de pesos, y después vienen en mayo a decirnos, porque nos dijeron que era para diciembre del año pasado, a decirnos: Efectivamente, Senador, le incumplimos y no le pudimos dar 160.000 millones de pesos, pero tranquilo que les vamos a dar 300.000 y van a ejecutar 300.000, ¿dónde están los 300.000?, ¿Por qué sólo anuncian y no ejecutan?, ¿por qué siguen engañando a la comunidad de esta manera?, ¿Ustedes ya se han pasado por el aeropuerto José María Córdova?, ¿han hecho las filas?, ¿han entrado a los baños?, ¿han visto cómo está el techo?, ¿Dónde están esos recursos? Primero, 160.000 incumplidos y ahora 300.000 millones de pesos que no están.

Muchas gracias, Ministra, muchas gracias, queridos compañeros; espero que haya claridad frente a las respuestas, con todo el respeto posible, y quiero decirles a ustedes, cuidado Colombia, cuidado Colombia, llega otra vez la campaña electoral y, por supuesto, otra vez el Gobierno nacional va a irse en contra de las concesiones. Claro, que castigue a las malas concesiones, pero, ¿de dónde va a sacar los recursos para que el Estado, para que el Invías haga las carreteras o las mantenga? Está el ejemplo de la Autopista Medellín-Bogotá. No se dejen echar cuentos, colombianos, no se dejen echar cuentos, que si ellos hubieran querido hacer algo, ya lo hubieran hecho. Ahora que no venga acá el heredero a decir que va a tener austeridad y que va a ser vías por intermedio del Invías, cuando no hizo nada, absolutamente nada, frente a lo que se comprometió con el pueblo colombiano durante estos 4 años. Gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador Quintero. Tiene la palabra la Senadora Soledad Tamayo. Senadora, ¿cuánto tiempo necesita? Usted también es firmante del debate, ¿Cierto?

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Dicen que iniciamos con 15, está bien.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, Senadora.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias, señor Presidente. Un saludo a la señora Ministra, doctora María Fernanda, al señor Presidente de la ANI y al Director del Invías, John Jairo González, al señor Presidente la ANI, Óscar Javier Torres. Yo empiezo por decir que si bien es cierto han abordado mis compañeros este debate y como usted ha dicho, yo soy firmante de esta proposición, no es otra cosa el interés que nos anima de que ojalá, si bien es cierto, en este escenario de la Comisión Sexta se abordó el tema de los peajes, y seguramente la señora Ministra ahora

nos contará el estudio de esa consultoría, que se adelantó por cuenta del Ministerio de Transporte, ¿qué resultados tenemos con relación a un tema tan sensible, como es el cobro de los peajes, y que hacen parte, por supuesto, de todo el sistema de concesión a lo largo y ancho del país? Yo empiezo por decir que el señor Presidente de la República anunció que las concesiones viales que culminen, no serán prorrogadas, sino que revertirán a la Nación, y también se estableció, se adelantan auditorías a los contratos y a la cantidad de peajes, con el fin de evaluar su reducción de costos o la eliminación de algunos.

También se genera expectativa entre transportadores y ciudadanos, por la inconformidad histórica frente a los altos costos de los peajes. Con relación al primer tema que dice “no prorrogaremos las concesiones, las vías revertirán al Estado y se revisarán los peajes para reducirlos o eliminarlos”, éste es un tema bastante atractivo y es un tema que genera como algunas expectativas, y creo que todos lo sabemos. Doctor Alex Flórez, Senador, usted trajo el tema de los peajes, era un proyecto de ley precisamente para establecer los cobros, disminuir los cobros, pero también disminuir los tramos en lo que tiene que ver con los peajes, sin embargo, mi posición en ese momento no era necesariamente el no estar de acuerdo, sino en la imposibilidad que llevaban, incluso al mismo Ministerio de Transporte y a la ANI, que hoy sabemos que manejan los peajes de las concesiones, pero también hay manejo de peajes del departamento y hay peajes que se establecen a través del Invías. Con todo esto, lo que quiero decir es que éste es un tema que sigue siendo muy sensible, que ataca, por supuesto, los recursos, que ha golpeado el bolsillo de los transportadores y que los colombianos sienten que la carga es alta, que no ven retornos inmediatos en el mejoramiento incluso de las vías donde transitan por todo el país.

Creo que el Senador Esteban aquí lo estableció en algunos tramos en particular, ahora yo vengo de Santander y encuentro que también hay unos peajes que se han levantado, *dice sencillamente** (01:13:25) no pago 2 peajes seguidos de Barbosa a Oiba, y creo que todo esto nos lleva a que efectivamente no sabremos con qué arreglar o con qué mantener, hacer el mantenimiento de estas vías que se transitan por todos los rincones del país. Para mí es claro que la infraestructura no... o sea, que si las concesiones y la infraestructura no tiene como fuente de financiación los peajes, entonces el peso recaería sobre el Estado, se tendría que el Estado colombiano asumir la construcción, el mantenimiento y, por supuesto, de manera directa atender la red vial nacional, ¿y esto a qué llevaría? Sencillamente, señora Ministra, a una reducción de los recursos en otros frentes, que son también necesarios e importantes, sobre todo aquellas necesidades por atender de las inversiones sociales como salud, educación, y seguridad y justicia. Creería yo que es un arma que tenemos, por supuesto, para lograr que se avance en ese propósito. Y yo creo que aquí el debate no es sobre

si los peajes son populares o no, ése no es el debate, el debate es sobre cómo aseguramos que Colombia siga avanzando en el tema de infraestructura vial y si podemos mantener lo que tenemos, si podemos construir lo que debe hacerse, para permitir una conectividad y, por supuesto, garantizar la seguridad también vial.

Debemos tener en claro, señor Presidente de la ANI, que los privados no son los enemigos, deben ser unos aliados también dentro del sistema, que gracias también a ese modelo de concesiones viales, Colombia pasó de tener 2,985 kilómetros de vías concesionadas entre 1994 y 1998 con el programa 1G, a más de 8.000 kilómetros en el 2023 con los programas 4G y 5G. Los proyectos de cuarta generación de concesiones viales generarán una disminución promedio aproximadamente del 30% en los tiempos de desplazamiento, es decir, que hay un ahorro que alcanza los 929 minutos para los transportadores de carga, y por cada billón de pesos invertidos en infraestructura, se generan cerca de 28.000 puestos de trabajo en el país. Con esto lo que quiero mostrar es que trae beneficios todas estas obras que se adelantaron y que no habiendo otra fórmula, otro sistema, que realmente nos permitieran avanzar en la construcción de estas vías que se vinieron concesionando, pues fue el arma que se mantuvo, para efectos de garantizar, ampliar y avanzar en kilómetros de vía construidas, así sea el sistema de concesión, pero también trae unos beneficios, que hoy están vistos y que están demostrables.

La pregunta, Ministra, entonces es si en la misma línea con lo que ha manifestado el señor Presidente, el Estado tiene, el Estado tiene, tiene o no la capacidad de asegurar la sostenibilidad vial, ¿tenemos la capacidad? Esto es una solicitud que quisiera hacer aquí en este debate, si el Estado colombiano, su presupuesto alcanza, para mantener y para garantizar todo lo que tiene que ver con la sostenibilidad vial. Creo que no vuelvo a repetir, el Senador Esteban trajo unos ejemplos muy, muy dicentes, por supuesto -Gracias Doc-: El tema de Bogotá-Medellín. Igualmente, a mí me parece de la mayor gravedad, señora Ministra, que la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifieste que el corredor Santuario-Caño Alegre presenta un cuarto del tramo con riesgo alto para vehículos, casi toda la vía sin infraestructura para peatones y ciclistas, y que se hayan presentado 26 fallecidos entre el año 2024 y julio de 2025, la mayoría son motociclistas. Pero adicionalmente, la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial entregó a Invías la información, para que se realice una intervención con urgencia en la vía, y aún no se inician las obras en este tramo que acabo de relacionar.

Y otro ejemplo es el tramo Bogotá-Bucaramanga, vía Chiquinquirá: Presenta deterioro significativo desde hace varios años y hasta agosto pasado se anunciaba la apertura de la licitación para el mantenimiento, y creo que no hemos logrado todavía iniciar estos trabajos importantes que requiere la

vía, ¿Esto qué demuestra? Esto demuestra que hay un problema estructural, recibir peajes no equivale sencillamente a garantizar el mantenimiento, la seguridad ni la eficiencia de esos peajes, que se deben reinvertir en el mantenimiento y garantía de la seguridad vial de todos los que transitan, peatones, ciclistas, motociclistas y los que realizan también el tránsito en vehículos. Con relación a la intervención directa del Estado en materia de infraestructura vial, se habla de las buenas prácticas que se tienen hoy en un país cercano como Ecuador, y es importante tener en cuenta que en Ecuador este país financió, financió la construcción de sus vías con préstamos y no con peajes, y que adicionalmente subsidia 56 centavos de dólar a cada carro que pasa por los peajes; el Ministro de allí, el Ministro César, manifestaba que el país gratis no puede continuar, el modelo de gestión del Estado ecuatoriano está colapsado.

Eso es una prueba para decir o un ejemplo para decir que podría ser mixto, que podríamos acudir a ese sistema que está operando en Ecuador, pero también la experiencia nos dice que como viene operando, también colapsó este sistema que está dado en este país; propuso de igual manera que el nuevo sistema tarifario de peajes empiece a ajustarse en 10 centavos de dólar cada año hasta cubrir los 56 centavos que actualmente tiene que poner el Estado como subsidio, y lo más contradictorio, por supuesto, y paradójico, afirmó el Ministro, que el Estado no tiene ni la capacidad ni los recursos para mantener toda la red de carreteras de Ecuador, y puso de ejemplo a Colombia, que no es un país dolarizado, el peaje mínimo es de 3 dólares y hay de hasta 7 dólares que se están cobrando en este país.

Y entonces yo preguntaría, ¿cuál sería ese modelo que se podría ajustar a nuestras necesidades, pero también a nuestras condiciones y características? Si bien es cierto, Ecuador es, sobre todo, un... son tramos planos, pero nuestra geografía es diferente y seguramente conlleva a que nuestro estudio deba ser más técnicamente, teniendo en cuenta todos estos asuntos que hoy sufren las vías por... no necesariamente por los movimientos en masa, por las lluvias y por todas las circunstancias que estamos viviendo últimamente, pues el Banco Mundial ha reiterado que los países que dependen exclusivamente del presupuesto público para construir carreteras, retroceden en competitividad, pues no es un secreto que con relación al modelo de concesiones viales, hay incertidumbre institucional y hay dudas sobre las vigencias futuras, hay señales ambiguas en lo que tiene que ver con las tarifas de los peajes y los riesgos contractuales, que deben ser claros y deben ser garantistas para los procesos de concesiones, pero también para los procesos que seguramente deben adelantarse desde estas instancias de la cartera de Transporte. Entonces lo primero que hay que hacer es garantizar la estabilidad jurídica y contractual, porque sin esa estabilidad ningún inversionista traerá capital a Colombia.

Segundo, las APP pues es un modelo probado y mejorable, por ejemplo, se requiere transparencia

real, no se entiende por qué razón... a veces no entendemos cómo la ANI no tiene acceso a los modelos financieros internos. Debe implementarse un plan de transición post-concesión, que incluya estándares de operación pública, modelo tarifario nacional, plan de mantenimiento y una ruta técnica para esa reversión, si es que finalmente esa es una decisión que se va a tomar desde el Gobierno nacional. Cuarto, pues tendríamos que entender que el Estado no lo puede solo, el Estado no lo puede solo, yo creo que ahí coincidimos que el Estado no tiene esa capacidad, sino no tendríamos ni reforma tributaria, ni tendríamos que hacer ajustes presupuestales, ni tendríamos que recortes en aquellas carteras que hoy necesitamos que realmente hagan su tarea y hagan sus inversiones, en atender temas sociales principalmente. El ejemplo de Ecuador es claro, subsidiar los peajes llevó al colapso al modelo; yo creo que ustedes han revisado todos estos sistemas que están operando, que son ejemplos a tener en cuenta a la hora de tomar decisiones en esta dirección. Y el modelo debe permitir atender prontamente hallazgos fiscales, como lo dijeron aquí, si las concesiones tienen sus...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 5 minutos para terminar, Senadora.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Un minuto no más me voy a demorar. Es que se han encontrado precisamente que las concesiones tienen problemas y, por supuesto, aquí se ha dicho que seguramente es necesario hacer alguna vigilancia y control a las irregularidades que se han venido presentando, pago de intereses moratorios y remuneratorios, la adquisición irregular de predios, en fin, como que podría ser una lista de varios problemas y peros, a la hora de evaluar si efectivamente los temas que se han venido revisando por cuenta del Ministerio, en cabeza de la ANI y de las entidades adscritas al Ministerio, pues pueden percibir que efectivamente el modelo que hoy tenemos no es el más aconsejable, o vamos a aventurar, o tenemos nuestros estudios técnicos y evaluaciones, que nos permiten hoy garantizar que reversar el sistema de concesiones puede ser garantía, no solamente para el manejo de la vía en todos los órdenes, sino que es necesario hacer un modelo mixto, que nos permita avanzar en esos propósitos.

Entonces, señor Presidente, le agradezco mucho y creo que con la misma advertencia que ha hecho aquí el Senador Esteban, nosotros estábamos citados para ayer y seguramente ustedes iban a venir ayer, hoy los citamos para este debate, los citó la Mesa Directiva de la Comisión y hoy están aquí, y me parece que eso muestra el interés que le asiste a usted, señora Ministra, al señor Presidente de la ANI y de igual manera al Director del Invías y a todo su equipo. Nos falta es hacer el debate de "Caminos Comunitarios", señor Presidente; sería bueno que

nos contarán más luego si efectivamente avanzamos, señor Director del Invías, en ese propósito de las juntas de acción comunal, que hoy siguen esperando que si antes de acabarse el año llegan los recursos para atender los puntos críticos de las zonas, sobre todo, veredales y apartadas de las zonas pobladas que hay en el país. Entonces, muchísimas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senadora. Tiene la palabra por 5 minutos la Senadora Sandra Jaimes.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias, señor Presidente. Bueno, primero presentar un cordial saludo a la señora Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Óscar Torres, y al señor Director del Instituto Nacional de Vías, el doctor John Jairo González, un cordial saludo. En estos 5 minuticos, bueno, pues quiero hacer una serie de precisiones: Inicio primero, antes de señalar los desafíos que tenemos desde este Ministerio, hay un punto que quiero resaltar, señora Ministra, y es la apuesta por la movilidad multimodal, que comienza a tomar forma con la reactivación de proyectos ferroviarios estratégicos y recuperar y modernizar corredores férreos, pues esto realmente contribuye a diversificar el transporte de carga, reducir el desgaste sobre la red vial y disminuir las externalidades ambientales, y bueno, el beneficio concreto pues es la mayor eficiencia logística, reducción de emisiones y opciones de transportes más resilientes. Y claro que, bueno, compartimos aquí algunos de los puntos expuestos y yo quiero pues señalar que, por supuesto, que aquí hay unos desafíos, señora Ministra, doctor de Invías, doctor de la ANI, que debemos pues enfrentar y que a pesar de los avances que se ha tenido desde este Ministerio, que sería muy bueno pues que ahora nos los den a conocer, también hay unos retos, que yo quiero pues insistir en estos retos que tenemos, como es el mantenimiento sostenido de la red vial, tan necesario; la atención en las zonas vulnerables, zonas que son de gran vulnerabilidad climática.

También mejorar la calidad de la contratación pública, para evitar sobrecostos y asegurar que las obras realmente lleguen a municipios más apartados, con impacto social real; consolidar una hoja de ruta, que es muy necesaria, una hoja de ruta nacional de infraestructura, con enfoque territorial, para priorizar proyectos que cierren realmente las brechas regionales; exigir cláusulas contractuales de impacto social y ambiental verificables, con auditorías y veedurías ciudadanas y que en éste, en el caso, por ejemplo, de la vía Los Curos-Málaga, señora Ministra, que debemos revisar y adelantar urgentemente este procedimiento; también impulsar la integración modal carretera, férreo y fluvial, para reducir costos logísticos y aumentar la resiliencia; garantizar partidas presupuestales de mantenimiento preventivo, para proteger la inversión realizada.

Y finalmente, Ministra, respecto a los proyectos viales en el departamento de Santander, mi departamento, como lo son la vía Curos-Málaga y Duitama-Charalá-San Gil, pues debo decir que ya hemos tenido importantes reuniones con usted, señora Ministra de Transporte, al respecto y, señora Ministra, pues es necesario realmente contarles a los santandereanos los avances que se ha tenido respecto de estas importantes vías; y también quiero señalar que hay unos puntos muy importantes, en este tramo, que concretar, como son los compromisos concretos de las gobernaciones de los departamentos de Boyacá y Santander, que cumplan su aporte con plazos claros; segundo, que las garantías contractuales y de ejecución, haya una definición clara de responsabilidad de contratistas, de interventoría, de supervisores, que estas cláusulas realmente impidan desviaciones presupuestales y hayan redireccionamientos que no justifican, o atrasos que se dan injustificados de estos recursos; tercero, la participación comunitaria, es decir, que se involucren realmente a las comunidades afectadas desde la planeación hasta la ejecución, y que sean informadas, que sean consultadas y beneficiadas de manera real; y cuarto y último...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para que termine, Senadora.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias, señor Presidente, que haya una evaluación ambiental, social y rigurosa, asegurar que se cumplan los permisos ambientales y prediales, mitigación de impactos, compensaciones justas y protección del entorno. Muchísimas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senadora. Tiene la palabra por 5 minutos la Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias, señor Presidente, señora Ministra, María Fernanda Rojas, señor Presidente de la ANI, Óscar Torres, Director de Invías, John Jairo González, y a todos los aquí presentes. Todos sabemos los grandes inconvenientes que tenemos en temas financieros y que tiene el país para la inversión; aquí en varias oportunidades hemos recibido informes, sobre todo por las vías concesionadas, que piden y piden dinero y no se ve el trabajo, como el caso de la vía al Llano, que está concesionada hasta el 2054, ¿cuándo nos la irá a entregar la concesión vial que la tiene? Pero sí cada año o cada no sé cuánto habrá que estarle invirtiendo dinero público; pero ése es otro tema, yo aquí hoy quiero llamar la atención, ya lo he hecho, pero quiero llamar la atención por una vía de la provincia de Vélez, la Transversal del Carare. Yo quiero pedir muy comedidamente, porque lo que pasó allí no es culpa... es una remoción de masa, donde se lleva 3 kilómetros de vía en esa Transversal

del Carare, donde quedaron municipios como Vélez, Santa Helena del Opón, Landázuri, Contratación, Guacamaya, Cimitarra, y eso, esos... quedó la región bloqueada, la economía de esta región quedó bloqueada, lo que se produce, cacao, café, platanito, ganado, leche bueno, todos los productos de pancoger, que benefician a estos municipios.

Yo sé, Ministra y Director John Jairo, que ustedes están haciendo esfuerzos por lograr que con la emergencia manifiesta tengamos recursos, para invertir urgentemente por la situación que tenemos; yo les cuento y les cuento aquí a todos que hace poco un joven casi pierde la vida porque se cortó con una pulidora, y fue muy difícil sacarlo para que recibiera la atención médica, ya que no quedó nada de vía, esa remoción de masa se llevó fincas, se llevó casas, se llevó enseres, se llevó animales, decía una señora que se llevó sus perritos, sus pollitos, sus gallinitas, que era lo que ella podía vender, para darse el sustento de su familia; pero vuelvo al tema, mi solicitud de corazón, señora Ministra, es que logremos, con la emergencia manifiesta, la intervención urgente en esa región, por lo que se está viviendo actualmente, son pérdidas económicas para familias y familias en esa región; son también que muchos jóvenes, que tienen que venir a estudiar, tienen que dar una vuelta por unas trochas casi intransitables, ¿Cómo podemos nosotros resolver a corto plazo, a mediano plazo y a más largo plazo esta Transversal del Carare, que nos une a Boyacá, que nos une a Santander con la Ruta al Sol, y que nos une, por supuesto, con la Costa?, porque es una vía que tiene muchas dificultades, sí, como todas las vías de nuestro país, de todo orden, ¿Que necesitamos veeduría? Sí, las necesitamos, pero, ante todo, ¿cómo empezamos nosotros a darle solución a esta linda región de Santander, la región de la guayaba, la provincia de Vélez? Muchísimas gracias por todo.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Senadora. Señora Ministra, tiene la palabra, para que el Gobierno presente entonces las respuestas al cuestionario y a los requerimientos aquí presentados por los distintos Senadores y Senadoras. Le pregunto, querida Ministra, ¿va a intervenir desde aquí o desde el atril? Desde donde usted se sienta más cómoda.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Una moción de orden, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Es que yo le solicité hace mucho rato que usted, por favor, nos declarara la sesión informal, para escuchar a la doctora Lina Arango, que es la representante de un colectivo muy importante que maneja ese tema de peajes.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Claro que sí, Senador.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Yo quisiera que ella interviniera antes del Gobierno, porque sus inquietudes tienen que ver con las respuestas que el Gobierno va a dar.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Perfecto, ¿Quiere esta Comisión declararse en sesión informal?. Bueno, doctora Lina, tiene el uso de la palabra, le voy a dar 4 minutos y un minuto adicional, para que pueda presentar sus consideraciones, adelante.

La doctora Lina Arango:

Ok, muchas gracias a la Mesa Directiva, a la Comisión Sexta; muchas gracias, Senador Guido, por acordarse de las comunidades y de los líderes en las regiones, que están, digamos, en este momento manifestándose en diferentes peajes del país, porque se sienten indignados por el abuso constante que tanto los peajes de Invías como los peajes de concesión, como los peajes que son administrados por entidades territoriales, recaudan diariamente y que no se ve reflejado en las vías. Yo hago parte de un colectivo nacional que se llama “No Más Abuso de los Peajes”, y aquí quiero saludar a Ángel Barreto en Turbaco, a Rubén Llanos en Barranquilla, a Sandra en Barbosa, Antioquia, a Claudia en Manizales, a Rubén en Manizales, a Gustavo Botero en Chinchiná. Quiero contarles que el 9 de diciembre de 1998 perdió la vida en Chinchiná la joven de 20 años, universitaria, Adriana del Pilar Hincapié, en una manifestación contra Autopistas del Café; era 1998 y la comunidad de Chinchiná, un municipio de sexta categoría con 50.000 habitantes, se movilizaron porque les plantearon instalar 6 peajes en menos de 20 kilómetros a la redonda.

Esa manifestación, que se tornó violenta, terminó en que no dejaron poner un peaje en la vía La Siria, así que Chinchiná puede ir sin pagar peaje a Manizales, pero tiene 5 peajes alrededor. Eso pasó hace casi 30 años y 30 años después parece que las concesiones no han aprendido que para formular sus proyectos, hay que tener en cuenta a las comunidades, hay que tener en cuenta la sensibilidad de la afectación de los peajes, con los que ellos están haciendo sus proyecciones financieras. 30 años después la IP Conexión Centro está planteada para hacer una concesión, que va a ser una gran vía, la doble calzada La Paila–Calarcá, y por ahí ninguno de los que pagamos los cinco peajes alrededor de Manizales y de Chinchiná, vamos a usar esa vía, una vía de interés nacional que nos la van a poner a financiar a quienes pagamos los peajes. Así que aquí el llamado al Director de la ANI es, y a la Ministra, por supuesto, es, ¿por qué siguen adelante con un proyecto, donde las comunidades estamos diciendo: Oigan, regulen las distancias y las tarifas de los peajes? Pero esa IP Conexión Centro está planteada

para mantener 7 peajes con distancias de menos de 20 kilómetros a la redonda, afectando a municipios como Manizales y Chinchiná, sin escuchar las peticiones, y este ejemplo se replica en todas las ciudades y en todos los municipios del país.

Las personas están indignadas pagando los peajes, no están viendo reflejado la inversión en las vías. Y esto también aplica a los peajes de Invías, aquí no voy a defender cuál es mejor, si el modelo de concesión o el modelo de Invías. Un peaje no te pregunta quién... tú pagas el peaje y tú no preguntas quién lo administra, tú solo pasas el peaje y dices, ¿por qué tan cerquita, por qué tan costoso, por qué la vía está tan mal? Así que hay que revisar ese sistema de peajes, Ministra; infortunadamente uno no ve, en estos 3 años y medio, que hayan abordado de manera directa este tema, hay unos problemas de transparencia y de corrupción muy grandes en los proyectos de infraestructura vial, que la ciudadanía es la que los sufre, y no vemos una solución directa sobre este tema de la transparencia y de la anticorrupción en los proyectos de infraestructura vial. Para terminar -no sé cuánto me queda, Senador- para terminar...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene un minuto.

La doctora Lina Arango:

Bueno, para terminar, estamos en una coyuntura muy sensible en este momento en el Eje Cafetero, se está definiendo esa nueva concesión IP Conexión Centro, que es del grupo Argos Odinsa. Este grupo también tiene otras concesiones en otras partes del país, por ejemplo, en el Meta, una concesión que lleva nueve (9) años recaudando peajes y que sólo ha cumplido el 14% de lo que se comprometió, y en este momento pues hay muchos problemas con muchas concesiones en el país por lo mismo, recaudan y recaudan peajes hasta que logran la estabilidad financiera, pero en muchos proyectos no lo logran, ¿Qué pasa con los peajes mientras están recaudando y mientras logran el equilibrio financiero? Finalmente, Ministra, el acceso a la información por parte de los peajes, para saber qué pasa con un peaje, cómo se invierte, si lo que se recauda el 50% realmente se está invirtiendo en la vía, es casi imposible de saber, y lo tenemos claro en Santander, donde en este momento hay cinco (5) peajes con la vara alzada, porque las personas están cansadas de pagar esos peajes y no ven cómo se ha invertido; son peajes de Invías, Ministra, no se ven cómo se ha invertido en la vía. Ahí hay un problema muy grave de transparencia en el uso de los recursos públicos para las obras de infraestructura, así que la petición formal es: Ministra, no a la IP Conexión Centro, es un proyecto demasiado injusto con la región, demasiado... digamos, va a perpetuar un abuso y va a ser fuente...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 15 segundos para terminar.

La doctora Lina Arango:

...De centro*, pero además, transparencia, y no seguir firmando concesiones con esa Ley 1508, que es una ley leonina, ¿sí?, porque está dejando amarrados los peajes a 30 años y nosotros, como comunidad, no tenemos cómo hacer veeduría social. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias a usted, doctora Lina, ¿Quiere la Comisión Sexta volver a sesión formal? Tiene la palabra, doctora María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra de Transporte. Señora Ministra, ¿cuánto tiempo necesita para hacer su exposición?

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Presidente, no sé el tiempo disponible, me sujeto al tiempo y de todas maneras pues...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

¿Cuánto, más o menos, cree usted que necesita?

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

15 minutos, para que podamos hacer...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Arranquemos entonces con 15 minutos y si necesita más, le vamos adicionando.

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Perfecto. Muchas gracias, Presidente de la Comisión Sexta, Senador Alex Flórez, señora Vicepresidenta, Senadora Sandra Ramírez, al Secretario de esta Comisión y a los honorables Senadores citantes, doctora Soledad Tamayo, doctor Esteban Quintero y doctor Guido Echeverri, a los demás miembros de la Comisión, a las entidades presentes y a mis colegas del sector Transporte. Bueno, este espacio, y ustedes saben que yo siempre agradezco la posibilidad de estar acá, para poder brindar información de primera mano, a veces esas respuestas institucionales terminan siendo muy frías y, digamos, no permiten este contacto directo también, para que uno pueda decirles, pues digamos, dónde están estas apuestas, para que pueda transmitir los retos que estamos enfrentando. Entonces, yo empiezo siempre por una falsa dicotomía que se ha venido planteando, dependiendo de donde esté uno, de qué lado esté uno, desde qué ángulo esté viendo, entonces se dice "todo lo privado es magnífico, todo es perfecto, funciona a las mil maravillas, y todo lo público es malo, es negativo, es ineficiente", o viceversa, "solamente lo público funciona perfectamente bien y todo lo privado es malo", y yo creo que, digamos, este tema tiene una mayor complejidad.

Yo trataré de compartir, doctor Guido, doctor Quintero, especialmente también para la veedora Lina, que está acá presente y para las demás personas,

es tratar de compartir unos elementos, porque para nosotros es un gran reto, entonces cuando nosotros hablamos de que algunas concesiones, y yo siempre he sido súper clara en eso, este gobierno no tiene una posición adversa per se al tema de las concesiones, lo que pasa es que sí la evaluación de ese modelo nos muestra que todavía tiene unas falencias. Yo también comparto que la Ley 1508 debe ser actualizada, también debe tener otros componentes sociales y ambientales con mayor fuerza, que a nivel de la ANI, por ejemplo, en el proyecto Estanquillo-Popayán, que es la gran bandera de este Gobierno, hemos implementado más por voluntad administrativa de la entidad y del sector, que porque la ley lo diga; ahí se ha hecho con este proyecto una gestión muy importante, más allá de la ley, en materia ambiental, en materia social, para lograr la legitimidad de este proyecto, y también en el modelo financiero, que cierra sin que el componente de peajes sea definitivo, porque solamente representa el 3% del ingreso de la concesión, el 97% es con vigencias futuras.

Entonces... ah bueno, entonces se preguntarán, ¿y por qué no lo hizo por obra pública? Ah, porque el Estado desafortunadamente no tiene 8.8 billones de pesos, para poder hacer esa inversión, y difícilmente con un modelo de pignoración, si el peaje... o sea, es una obra más social y estratégica de conectividad de este país del sur, para que se conecte el sur, para que se conecte Nariño y Cauca y el Valle, etc., mucho más, y para conectar también a nivel internacional. Entonces lo hacemos..., ¿cómo lo hacemos? Por APP. Entonces, ¿somos enemigos de las APP? Pues no, no necesariamente, depende de la estructuración y voy a dar unos elementos para eso: ¿Cómo se sacó Dorada a Chiriguaná? Por APP, entonces, ¿dónde están los enemigos de las concesiones, si los dos principales proyectos del Gobierno han salido por la concesión? Ahora, ¿qué pasa? En estas concesiones se han depurado elementos, que las hacen mucho más equilibradas que las anteriores, ¿sí?, esa es nuestra apuesta; no quiere decir que seamos enemigos de ese modelo, como a veces algunas personas interpretan. Este Gobierno, aquí tenemos una gráfica, recibió 41 concesiones viales del modo carretero en el país, todas con obligaciones específicas, con impactos en las regiones, y vean, el Gobierno, que dicen algunos que es enemigo de las concesiones, ha hecho que las hayamos recibido en 69% de avance físico y en este momento estén en 92% de promedio; ¿es un gobierno enemigo de las concesiones? Pues no, a mí hasta ahora todos los datos me dan a entender que no.

Su mayor apuesta, Estanquillo-Popayán, concesión; la mayor apuesta ferroviaria, Dorada-Chiriguaná, concesión, y la ejecución ha avanzado, incluso yo me atrevería a decir que, en algunos casos, en mejores índices que en otros gobiernos. Y las 5G -esas eran 4G- y las 5G muestran un 20% de ejecución, se recibieron en etapa de preconstrucción, o sea, todavía no tenían porcentaje de avance, y durante el gobierno se avanzó en la preconstrucción y se avanzó 20% en la construcción, entonces hubo

celeridad, hubo control y hubo exigencia; para mi gusto ha faltado más control, pero se han venido ejecutando. Mientras... bueno, entonces acá, 2025 entregamos... sólo 2025, ¿sí?, ya para hablar de nuestra gestión, desde que el doctor Óscar están en la ANI y yo tengo el honor de estar en el Ministerio, en 2025 entregamos unidades funcionales de Malla Val del Meta, Pacífico 1, río Magdalena II, Mar II, el tercer carril Bogotá - Girardot, bastante celebrado, obras reales, no anuncios. Entonces ahora... entonces ése no es un gobierno enemigo de las concesiones, estamos mostrando los resultados y estamos exigiendo que haya resultados.

Ahora, nuestro deber es garantizar que esa infraestructura sea un patrimonio público, que no sea un privilegio para unos pocos, y entonces acá vienen... ah bueno, aquí están las inversiones por departamento, lo que pasa es que estas gafas no son mágicas y yo no alcanzo a leer hasta allá, pero ahí están las inversiones por departamento, y habíamos señalado -¿Tú me ayudas a buscar el cuadrito ahí, por favor?- y habíamos señalado, doctor Guido y doctor Esteban, los departamentos que ustedes mencionan más en la proposición, aunque también su debate es general, lo entiendo perfectamente, entonces aquí está, ésas son las inversiones en la ANI, allí está todo el valor de la inversión CAPEX y OPEX, y aquí está la tabla, en un paquete de inversiones, que es bastante grande e importante, entonces el departamento de Antioquia -Éste está en billones, ¿verdad? Ajá- 31 billones de pesos, el departamento de Caldas 8 billones de pesos, el departamento de Risaralda 7 billones de pesos y el departamento de Quindío 6 billones de pesos, que es la inversión CAPEX más OPEX por departamento, con los recursos de vigencias futuras, ¿sí?; entonces cuando a veces se dice "es que tratan mal a X o Y departamento", vean la inversión, entonces me parece también importante compartir esa cifra. Ahora, ¿el modelo de concesión es perfecto? No, está muy lejos de ser perfecto, ¿sí?, tenemos algunos problemas, por ejemplo, y eso yo lo he planteado, lo planteo con respeto, aunque la frase pues no es la más literaria, y es, ¿qué ha pasado a través del tiempo, en algunos casos, cuando se han negociado esas concesiones? Y es: Las concesiones puján y, sobre todo, cuando son IP.

Yo creo que, sobre todo en la Ley, hay que depurar el tema de las IP, porque es que el Estado queda a merced de lo que un privado decida, el Estado queda maniatado, pierde mucha autonomía, y a mí no me parece que para tomar una decisión pública, el Estado esté completamente supeditado a la visión exclusivamente privada. Yo no digo que no esté bien tener esa visión, pero no solita, tiene que combinarse, entonces, en muchas de las decisiones, desde el principio de la concesión, la carnita queda para la concesión, ¿y el huesito a quién se lo dejan? Al Estado, porque el Estado no puede decir: "Ah no, eso no está en mi contrato", la concesión sí, y lo dice, ejemplo emblemático, la vía al Llano, que nos causa tanto sufrimiento y también tantas satisfacciones. La vía al Llano, en la primera concesión del 94

se incluyeron obras en general; cuando ya el concesionario ve puntos críticos, ve un pocotón de problemas, en la segunda concesión, que es el mismo concesionario, entonces puentes, obras como el puente del kilómetro 78, que es... 58, que estaban en la concesión, por vía de un tribunal de arbitramento, ¿a quién le quedó?, ¿a quién le quedó? Al Estado, y lo tuvo que hacer Invías, lo tuvo que hacer Invías, entonces, si no es por iniciativa desde que se arma el contrato, es durante la ejecución o es con laudos arbitrales, pero se busca, de manera permanente por parte de algunos concesionarios, doctor Esteban, que cuando la unidad funcional no es rentable, usted mencionaba una, la de...

-Ay, perdóneme, que es que tengo tantas anotaciones acá de lo que planteaban ustedes en el debate- cuando las unidades funcionales no son rentables, la que excluyeron, Santuario-Caño Alegre, que además es una extensión bastante importante, ¿por qué estaba en principio en la concesión y luego la sacaron y se la pasaron al Estado? No era para hacerle un favor a Invías, es porque, y está es una hipótesis, ahora toca decir presuntamente, presuntamente podría ser porque el TPD no les daba, ¿cierto?, entonces se quedan con las vías cuyo peaje puede recaudar y generar un amplio margen de ganancia, pero donde la vía puede recaudar a ras, es poquito, se lo pasan al Estado, y esa es la principal razón de litigio entre la ANI y los privados, “la unidad funcional no me funcionó”, dicen, y comienza una puja en los tribunales de arbitramento, que a mí me parece totalmente leonina contra el Estado, y lo he denunciado y lo seguiré diciendo, ¿sí?, porque además ahora la moda es llevarlo a tribunales de arbitramento internacionales, que imagínense, si el Estado a duras penas a veces puede defenderse acá, ahora cuando le toca ir a un tribunal internacional, revisar normas internacionales, llevar abogados bilingües, pools, equipos de abogados que manejen el idioma, que manejen la técnica, la oratoria, en fin, o sea, es mucho más complejo.

Entonces siempre buscan, siempre buscan, desafortunadamente ése es un escenario que ocurre con muchos contratistas, siempre buscan es... ellos no te llegan con una solución tecnológica, no dicen “mire, la ingeniería en Japón, en Malasia, en Francia, encontró esta tecnología, para hacer más eficiente las obras”, no te dicen eso y tú esperarías que te dijeran eso, es el litigio, dónde está el huequito, dónde el Estado cometió un error o un descuido en la justificación, etc., para buscar es cómo aumenta su ganancia, y ahora la moda, desde hace años, son los tribunales de arbitramento, donde la ANI, incluso nosotros llegamos con el doctor Óscar y encontramos que había muchos procesos sin representación judicial, imagínense uno dejar ahí sin abogado, ¿quién iba a las audiencias?, ¿quién hacía la defensa? Entonces se ha hecho un trabajo muy importante de tomar el control de eso y tener una defensa jurídica, porque es que aquí estamos hablando de billones de pesos que están en juego en esos tribunales de arbitramento.

Entonces acá tenemos unos datos que nos dice: 33 billones de pesos ha debido asumir el Estado por compensaciones derivadas de menor recaudo, por no instalaciones de peajes, por tarifas diferenciales, o sea, a veces negociamos, o sea, se negocia con las comunidades las tarifas y si no, pues hay una explosión social por muchas razones, la gente que tiene ese diálogo permanente con las comunidades, sabe la complejidad de este tema; se logran negociar, se negocian, el concesionario acepta, está en las mesas, se valida y a los tres meses nos demanda; es que es una situación, digamos, compleja que hay que tenerla en cuenta: Laudos arbitrales, Decreto 050, efectos del COVID-19 y otros factores. Por temas del COVID-19, que eso fue pues años “A” y otro Gobierno, se hicieron renegociaciones, para afectar menos a las comunidades, se aceptaron, se validaron, ¿y qué pasó a los meses después? Demandan en un laudo arbitral y lo peor, ganan, lo peor es que ganan muchos de esos laudos arbitrales, y esa es la plata de los colombianos, que también se va por esa vía. Ahora, H. Congresistas, y yo pues estoy haciendo una presentación, señor Presidente, de un poco más de política pública de manera general, de una visión general, porque muchos de los detalles que ha preguntado el doctor Esteban Quintero, el doctor Guido o la doctora Soledad, pues están en las entidades, en las cabezas de las entidades adscritas, que ahorita se van a presentar.

Pero un tema que ha sido muy importante en la discusión pública es el de las vigencias futuras, ¿cierto?, ¿y qué se ha planteado desde el Gobierno nacional? Lo menciono porque es importante en esta definición, en este análisis sobre los peajes, que es tener un uso mucho más racional de los recursos, y el Gobierno nacional preparó un decreto, que propone, digamos, como formalizar esa renegociación bilateral de vigencias futuras, porque si usted tiene una concesión cuyo contrato obliga, digamos, en principio, a que le tenga usted que mandar la plata anual a la fiducia, pero está quieto por un tema ambiental, por un tema social y demás, no tiene sentido que usted en este país de emergencias, de necesidades, mande 800.000 millones de pesos, un billón de pesos, a un proyecto que se va a quedar quieto, ni siquiera al concesionario le sirve, porque él no gana esos intereses, entonces cuando ya resuelve el tema, a veces años después, entonces la plata ha perdido valor, y por eso hemos planteado esta necesidad de hacer un acuerdo bilateral en los casos que se puede; lo hemos hecho con Bogotá a propósito de los temas de la primera línea del metro, lo hemos hecho con muchos entes territoriales, pero se estigmatizó cuando se planteó eso; yo tuve una controversia con Juan Martín Caicedo, porque él salió a decir que es que con eso se ponía en riesgo todo el esquema de vigencias futuras y todo el esquema de las concesiones, y eso ha generado un ruido que no es cierto, y advierto, Juan Martínez es amigo mío, yo lo aprecio.

Pero digamos que ha hecho una defensa, digamos, interpretando mal lo que se ha dicho, y entonces eso ha generado un daño, porque se crea el rumor, ¿sí?, que es que el Gobierno va a coger y a desbaratar todo ese

modelo de vigencias futuras. Eso no es verdad, eso no es verdad, y todas las cifras demuestran incluso justo lo contrario, es más, en cambio el país sí, la ANI en años pasados, en el 2014, modificó de manera unilateral vigencias futuras, unilateral, y nadie dijo nada en ese momento, ¿Aquí de qué estamos hablando? De un uso más racional de los recursos, entonces nos han, digamos, como sembrado mucho ruido en torno a esto, y también para poder hacer una reprogramación de aportes de los privados, que eso le sirve a los privados. La ANI, en 2014, hizo modificación al contrato de concesión de Ruta del Sol 3, reprogramó cronogramas, redistribuyó aportes públicos de vigencias futuras, los ajustó a unas directrices del CONFIS, confirmó esa modificación, el concesionario se opuso y aún así, la ANI lo hizo y no pasó nada, no hubo la crítica ni medianamente parecida a ahorita que el Gobierno lo que planteó era unos acuerdos bilaterales, y este Gobierno no va a repetir eso de 2014, es otra lógica en la que estamos.

Y también debo abordar, y yo creo que ese es en gran parte el eje del debate que ha planteado especialmente el doctor Guido, ¿cierto?, que es, ¿qué va a pasar con esas vías, con esas concesiones, que revierte? Entonces, primero, quiero que aclaremos un poquito el panorama: Aquí están las cuatro que están próximas a revertir; yo creo que no tiene mucho sentido que nosotros pretendamos que vamos a decidir algo en el escenario de hoy, para no meterme en especulaciones de otro tipo que no me corresponde; 2030, pues no, ya está muy lejos de la finalización de este gobierno. Tenemos la Perimetral de Oriente, de Cundinamarca, ¿ahí qué pasó? Se adelantaron las 3 unidades funcionales, ¿cierto? La 1, la 2 y la 3; la 4 y la 5, que tenían unas complejidades ambientales, mayores costos, etc., ¿adivine qué pasó, doctor Esteban? El concesionario dijo no esa cuatro (4) y esa cinco (5). Eso es lo que nos pasa siempre, toda la carne se la quedan los concesionarios, los negocios rentables, donde el TPD es alto, donde se va a recibir un recaudo importante, donde se recibe una retribución importante por obras complejas; en esa se queda, eso sí se queda. Las unidades funcionales que les duele, que no les gusta mucho, que son... que no generan rentabilidad, las devuelven.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Ministra, ¿cuánto tiempo necesita para...?

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Para ser sincera, como 10 minuticos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Bueno, tiene los 10 minutos para que pueda responder a todas las preguntas de los Senadores, Ministra.

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Entonces... -sí, regáleme agüita, por favor- entonces la reversión está prevista de, de las... obviamente, ¿qué revierte? Las malas, las fallidas, por decir algo, pero

se quedan con los peajes de las que sí funcionaron, entonces, ¿a quién le va a quedar el chicharrón? Al Estado. Ahora, siempre, siempre, siempre, cuando se revierte una concesión, llega al Invías por ley, por Ley 105 tiene que llegar en una temporalidad al Invías, no es que pase de una a una IP, a una APP, siempre llega al Estado, una vez que se revierta, entonces está prevista para junio de 2026. La de Devimed, que tiene... mire, mire lo que pasa con estas propuestas, esa tiene también una IP, que es “Vías del Altiplano”, y tiene un OPEX mucho más alto que el CAPEX, ¿por qué? Porque esa es otra modita que hay que quitarles a las concesiones, que pretenden seguir, después de que hubo una primera concesión, que hicieran las grandes obras, entonces, ¿qué quieren hacer en la segunda etapa, que suele ser el mismo concesionario que hizo en la primera etapa? Administrar y operar, entonces por eso el OPEX aquí es casi de 3 billones y el CAPEX es de 2, o sea, quieren recibir la plata sólo por administrar y operar, y eso debe ser un principio que se modifique en una futura legislación.

No puede ser que hagamos concesiones simplemente para administrar y operar obras que ya se realizaron, porque usted paga muy caro una concesión, porque la concesión finalmente es una intermediación financiera, ¿Por qué el Estado tiene que concesionar? Porque no tenemos la plata, si tuviéramos los 8.8 billones de Estantillo a Popayán, la haríamos, pero como no la tenemos, y cuándo la iremos a tener, entonces se concesiona, pero se justifica cuando usted va a hacer grandes túneles, le va a meter gran tecnología, va a hacer unos puentes pues ejemplares; se justifica porque paga caro ese costo de intermediación financiera, y lo he dicho aquí varias veces, los concesionarios tienen un componente de construcción, pero tienen, más importante, un componente financiero, la banca. Entonces cuando usted va a hacer grandes obras y gran tecnología, justifica pagar el costo de una concesión, pero si usted va a administrar y operar, no justifica, entonces hay que entrar en esa negociación con el concesionario, para que haga esas modificaciones, y un poco es lo que está pasando con todas esas IPS que han llegado, pretenden llegar prácticamente a administrar y operar.

IP Conexión Centro ha excluido las obras grandes, ¿cierto?, Pereira – Dosquebradas, ha excluido las obras de 600.000 millones, ha propuesto las obras chiquitas, las obras de... excluyó las grandes, ¿por qué? Porque quieren es llegar a administrar y operar; ya se les pagó por unas obras con una promesa que no se cumplió, porque Autopistas del Café prometió tener una doble calzada Armenia-Pereira-Manizales y no logró la doble calzada, pero ahora se quedan con una idea de administrar y operar, y pasa en “Vías del Altiplano”, en Conexión Centro, entonces, ¿cuál es la tarea que tiene la ANI? Hacer una negociación rentable para el Estado y para lo público; por eso es que yo digo que las IPS tienen esa dificultad, porque no se ven desde la perspectiva del bien público, sino obviamente de un gestor, que es un financiero, que va a buscar su mayor rentabilidad. Voy a ir... aquí

tenemos unos datos de lo que cuesta el mantenimiento rutinario de Invías, versus lo que puede costar el mantenimiento a través de las unidades funcionales de la ANI, que es, digamos, mucho mayor por... es natural el costo de intermediación. Por supuesto que falta mucho para que el Invías, o sea, también asumimos los retos administrativos, tecnológicos, de transparencia.

Yo misma... Jhon sabe como lo que nos hemos trazado, yo siento que Invías tiene que ponerse, digamos, más al día en temas tecnológicos, tiene un know-how impresionante, o sea, allá hay gente que conoce el tema vial, el tema diseño, el tema de estructuración; mis respetos, digamos, para ese conocimiento técnico que hay allá en Invías, pero hay que dar más pasos, o sea, para que lo público funcione mejor, tiene que dar más pasos, y estamos trabajando, doctor Guido, un modelo que integre cosas que han funcionado y que aprenda de estos años también de ejecución. Entonces, para responderle, digamos, con seriedad a lo que usted ha planteado: A Findeter le hemos encargado un análisis, que de hecho debe entregar..., ¿esta semana o el lunes? Esta semana, de una propuesta, donde podamos, para algunos proyectos viales, que puedan ser revertidos o no; veremos. Si la ANI hace una gran negociación con una de esas IPS y los concesionarios entienden que esto también es un tema de país, esto no es un tema sólo de ganancia para las empresas privadas, es una apuesta de país, y yo también creo que hay empresas con ese gran sentido de responsabilidad, que pueden decir: "Oiga, venga, sí, bajémosle un poquito y metámosle más tecnología a este país, mejores puentes, mejores túneles, etc.

Aún creo que eso se podría negociar, pero si no, si eso no sale y si la metodología no funciona, etc., entonces habrá que tener un modelo de ejecución pública, que tiene que superar el modelo de GVI, de Gestión Vial Integral, porque necesitamos poder invertir, traer recursos futuros al tiempo presente, y poder invertir en obras para que esas vías no se atrasen, y ése es el modelo que está trabajando Findeter, cuya propuesta nos va a traer, que va a incluir GVI, va a incluir un instrumento... después le vamos a agregar un instrumento, que está trabajando el Ministerio, que es el derecho de reserva de superficie, que está en el Plan de Desarrollo, tiene que incluir instrumentos de financiación como valorización, etc., y tenemos que tener esa alternativa; no existe nada de eso porque siempre se pensó obra que termina concesión en ANI, llega al Invías temporalmente, se revierte y luego vuelve a ser concesionada, entonces el Invías no pensó en ese modelo de cuando se revierten obras de concesiones y quedan en Invías, ¿sí?, entonces es un trabajo que empezamos de cero, no es un trabajo sencillo, pero lo estamos haciendo y esperamos tener ese modelo, esa propuesta, por supuesto, pues antes de que termine el gobierno.

Pero varias de las decisiones que están aquí, en estas concesiones que van a revertir, yo debo ser franca, no las va a tomar este gobierno, no las

va a alcanzar a tomar este gobierno, pero vamos a dejar unas propuestas en el escenario, para que sean analizadas. Para cerrar ya, porque no logré entrar como en los detalles de lo que viene la presentación, pero pues obviamente la dejamos, aquí están las 41 concesiones viales de la ANI y con todos los detalles y están las... -avancemos en la siguiente, por favor- y están los datos también de estos corredores viales que tiene el Invías... -Hagan, pasen, esa- los peajes que tiene el Invías en la red nacional. Y doctor Esteban, el Ingeniero Jhon va a presentar un cuadro con los ingresos del peaje de Cocorná y lo que se ha invertido; claro, es un peaje... no nos dejaron la parte, digamos, más rentable que tenía la concesión, como le decía, seguramente aquí el TPD y otros datos pues hace que no haya sido el más rentable, el que le quedó al Invías, pero estamos trabajando ese modelo de Findeter, que se puede aplicar a esos casos, pero la regla se ha respetado, porque la Ley no dice que el 50% se invierta en el mismo corredor, sino en el mismo departamento, y el otro 50% en un área mayor, que es el área de influencia.

Pero el tema de fondo es que necesitamos poder adelantar recursos, poder pignorar ingresos de esos peajes de Invías también, para que el Invías pueda hacer obras que son necesarias, sobre todo, porque el Invías, en todo el país, queda siempre con los corredores viales que son deficitarios, que no tienen el movimiento necesario para que se pueda invertir más de lo que se necesita muchas veces en cada vía, porque además el Invías tiene una obligación, y ustedes lo han visto, ocurre en..., ¿quién, quién, quién resolvió, digamos, muchos de los puntos críticos cuando ocurren emergencias? Los resuelve Invías, porque un concesionario te dice "no está en mi contrato". Entonces estamos, digamos, trabajando para dar ese salto de, digamos, el Invías como un gestor más moderno de ese desarrollo vial, y vamos a dejar ese modelo propuesto, vamos a dejar la tarea hecha; tenemos unas mesas de trabajo, que vamos a hacer la semana entrante, con la propuesta de Findeter, la UPIT, que es la Unidad que hace el Planeamiento de la Infraestructura, la ANI e Invías, para que sigamos haciendo las propuestas de ese, de...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, Senador Quintero.

Honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidente. Ministra, para que me lo responda usted o bien puede ser el Director de la ANI, perdón, el Director de Invías o quién así usted determine, lo primero es: ¿Usted por qué dice que la concesión de Devimed se termina porque ellos vieron que no le era beneficioso y que por el tráfico promedio diario no le daba en ese tema?, ¿Usted está segura de eso? Porque lo que yo tengo conocimiento es que precisamente fue la ANI, en un tema de arbitramento, que le pidió a Devimed que le entregara ese corredor, entonces yo creo que

es importante esa precisión, o si está segura de eso, me lo cuenta. Lo segundo, 30 billones de pesos para Antioquia, ¿en qué, Ministra?, ¿en qué?, ¿Me puede decir en qué 30 billones de pesos para Antioquia? Y si eso es así, ¿por qué no utilizaron los 2 billones o 3 millones que necesitaban para terminar el túnel de Toyo y de una vez los pusieron? Y lo otro es, dice usted que los concesionarios pueden hacer lo que... dice usted que los concesionarios son los que dicen “no, esta vía sí, esta vía no, no puedo porque no está”, ¿cierto? Pues si eso fuera así, Ministra, entonces uno no tendría que venir acá, a donde la ANI, a decirle que por favor tenga en cuenta el intercambio allá en San Vicente, que no tenga en cuenta La Cucharita ahí, un tema en el municipio de La Ceja, sino que se iba para donde el concesionario y le dijera que hiciera la vía. Entonces yo creo que eso no es tan como usted lo dice, a no ser que usted tenga otra razón en ese tema. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador Quintero. Tiene la palabra para contra preguntar el Senador Guido.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, yo debo ser, con todo respeto, muy claro al afirmar que a mí la Ministra me contestó casi nada y yo hice la observación al comienzo de mi intervención, en el sentido de que no necesitábamos un informe de gestión, porque de una u otra forma conocemos qué se ha venido haciendo y hoy tenemos una clara percepción sobre la manera como el Gobierno ha venido trabajando estos temas. Ministra, está bien que esta conversación, digamos, intente superar lo institucional, como usted lo plantea, y es muy bueno que conversemos, digamos, de manera un poco informal y demos datos sueltos, conceptos un poco fáciles y simplistas, pero es que las respuestas están en las comunicaciones formales y a mí las comunicaciones formales del Ministerio, de la ANI y de Invías, me dicen, primero, que no están conversando, que no se entienden, y segundo, que no están siendo consecuentes con la importancia de hacer el seguimiento a un tema de la importancia para el desarrollo del país, como es el de los modelos de concesiones. Yo espero que ahora el Director de Invías...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, recuerde, recuerde que ésta no es una etapa para hacer apreciaciones, sino para preguntar de forma puntual.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Yo espero que el Director de Invías y el Director de la ANI me contesten exactamente qué está pasando con los estudios de factibilidad o prefactibilidad de la conexión IP Centro Calarcá-La Paila, qué ha pasado con el incumplimiento de los términos legales, para efectos de saber hoy si la concesión Autopistas del Café se va a revertir o no,

¿Qué pensamiento tiene el Gobierno en torno a qué va a ocurrir con los peajes, que el Eje Cafetero viene pidiendo que se levanten en la zona metropolitana del Centro Sur del departamento de Caldas?, ¿Y qué piensan, además –le estoy preguntando, Presidente–, ¿y qué piensa, además, el Gobierno de un proyecto de ley que yo he presentado hace varios meses y que espero se discuta rápidamente en esta Comisión?, porque solicitamos conceptos del Gobierno, entonces me contestan de la ANI con un documento que no tiene firma, luego me lo remiten... -un minuto Presidente- luego me remiten al Ministerio, el Ministerio no contesta nada y finalmente nos quedamos sin respuesta. Entonces, yo, por ahora, debo decir, con todo respeto, Ministra, me declaro muy insatisfecho con las respuestas que no hemos tenido concretamente en esta conversación, para no llamarlo a debate.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Senador. Ministra, para que responda puntualmente a las dudas.

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Doctor Guido, yo asumí que cuando usted nos preguntaba si estábamos trabajando un modelo, que fuera una alternativa a las concesiones, y al contarle que veníamos pidiéndole... hemos tenido varias conversaciones con Findeter, para darle insumos, para que Findeter, que está contratado por nosotros, entregue una propuesta, aprendiendo de los modelos de GVI del Invías, de un modelo como el de “Vías del Samán”, donde se hace pignoración del ingreso de peajes a fechas actuales, para poder hacer obras, que también tome elementos de lo que han sido las concesiones, y nos presentará entre el viernes y el lunes una propuesta, que vamos a estudiar en una mesa de trabajo UPIT, Invías, ANI y Ministerio de Transporte. Yo pensé que, digamos, eso estaba respondiendo a una inquietud muy válida, que es, bueno, ¿qué va a pasar con esos que se reviertan al Estado?, porque ese modelo no existe, no hay ninguna traza ni en Invías, ni en el Ministerio, ni en la ANI, de esa alternativa, hay cero, cero insumos; de muchas cosas sí hay, entonces uno se puede pegar, digamos, de algo que exista, no existe nada, entonces hemos empezado de cero y hemos, estamos... decidimos esa ruta metodológica, para poder tener una propuesta, que obviamente hay que presentar en los próximos meses, ¿sí? Antes de que se acabe el Gobierno tenemos que dejar sobre la mesa una alternativa, porque si el Gobierno está diciendo “algunas concesiones se deben revertir al Estado”, entonces, ¿cuál es la alternativa que el Estado ofrece?

Entonces, si eso no fue claro, le quería reiterar que esa es la ruta que hemos escogido, para poder tener una alternativa. Y sobre el tema de las IP, la línea que tiene la ANI, que también la ha dado el Presidente, es: Hay que, en la conversación, en la estructuración de las IP, hay que ayudar a llevar

a unas propuestas que sean más equitativas en términos financieros y sociales, de esa posibilidad de hacer una IP, y tienen que pasar la metodología. Yo no puedo, como Ministra, atravesarme a una metodología que es de ley, es un trabajo técnico que tiene que hacer la ANI, y están en esa tarea, pero di unos elementos, por ejemplo, Conexión Centro, en su propuesta saca obras que son claves y deja obras de menor alcance, y deja temas de administración y operación. Para el Gobierno es claro que un modelo concesional no debería dedicarse a administrarlo ya construido, debería hacer obras de gran envergadura, porque el costo financiero de una concesión es alto, entonces usted no... lo debería, si lo asume, lo debe hacer para hacer obras grandes; pero eso es un modelo que corre la ANI, que la ANI tiene que hacer el diálogo con las comunidades y ya ahorita pues el Presidente dará los detalles de algunos aspectos, que pues yo dejo para que sean las entidades adscritas que los aclaren, porque traté de dar un panorama más general.

Y doctor Esteban, hice algunas apreciaciones, de hecho justo en ese tema dije “presuntamente” para evitar caer, pero, sobre todo, lo que yo quería decir con ese tema es una constante, y como aquí había un tema puntual de unas concesiones viales específicas, no lo preparamos así, pero podemos preparar una presentación, donde se muestre algunas de esas decisiones que o cuando se estructura el contrato de concesión o durante o por medio de un laudo arbitral, se han sacado obras que eran claves dentro de la concesión. porque la concesión a la mitad del camino comienza a dar la pelea para que le sean retiradas unidades funcionales; es que eso... ese es el pan de cada día nuestro, esa es la discusión en la mayoría de litigios de la ANI, y puse algunos ejemplos como el de la vía al Llano: En la primera concesión se le midieron a obras; a través de litigios lograron que se les excluyeran obras y esas le tocó hacerlas al Estado, como el puente del kilómetro 58; ¿y en la segunda concesión qué pasó?

En la vía El Llano no se incluyeron puntos críticos, no se incluyeron puntos críticos, entonces, cada vez que aparece un punto crítico, es de una complejidad impresionante, lo tiene que terminar la ANI con algún recurso por allí, el Invías con otro recurso, atender la emergencia, y lo que hicimos ahorita con la vía al Llano es la gestión para que ascienda, el otro año nos dé 100.000 millones de pesos, en una... perdóneme, pero en un contrato, y yo lo hablo sin pelos en la lengua, el concesionario sale a los medios a decir cosas estafalarias y nadie le dice nada, hace poco salió una persona del concesionario en la W o algo así, a decir que esa vía no tenía sentido, que ese trazado tocaba cambiarlo por completo, y van a tener concesión hasta el 2054. Si uno pensara que no tiene sentido el trazado actual y que toca inventarse una vía completa, ¿por qué tiene usted una concesión hasta el 2054? Y eso salió y lo dijo en los medios de comunicación y nadie criticó, nadie criticó, y nosotros salimos a defender el interés público. Es que yo no soy concesionario,

yo no... o sea, nosotros no... ganamos nuestro sueldo y nosotros defendemos el interés público.

Entonces, cómo puede ser que una concesión le hayan admitido –¿en el 2014 fue que se firmó ese contrato, doctor Óscar? 2015 –¿cómo puede ser que el Estado haya admitido, que después de toda la experiencia de la concesión de la vía al Llano, hayan admitido que no se meta ni un punto crítico? Me parece leonino contra el Estado colombiano. Entonces todos los puntos críticos, como éste que ocurrió ahorita del K18, los tiene que asumir el Estado; allá estábamos todos, con Roberto, con Jhon, con el Presidente de la ANI, allá en el barro, viendo cómo solucionábamos porque la concesión no asumió eso. A mí no me parece justo y esos son los intereses que nosotros tenemos que defender, porque las IP siguen siendo una estructuración muy desde la lógica exclusiva de lo privado y nuestra obligación es defender lo público. Eso es lo que yo quiero tratar de decir con el mensaje, porque sí, tengo ese sesgo, es verdad, pero también me parece que es importante poner sobre la mesa el interés público, que se esquilma muchas veces de muchas maneras.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Ministra. Tiene el uso de la palabra el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el doctor Óscar Javier Torres, para que haga su presentación. Presidente, ¿cuánto tiempo necesita para su intervención?

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

A disposición de lo que usted considere.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Hagamos un prudente uso del tiempo y dígame más o menos usted cuánto cree que necesita para responder de manera puntual, ya que la Ministra dio, digamos, una respuesta que de alguna manera engloba la posición del Gobierno, que usted pueda ir como...

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

Yo diría, yo diría unos 20 minutos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

No, tiene 15 minutos para que haga su presentación y evaluamos allí sobre el tiempo, y le pido que en su sabiduría pueda acortar y concretar. Adelante, querido Presidente.

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

Bueno, muy bien, muchas gracias y un cordial saludo para todos, para no extenderme en los saludos protocolarios. Pues iniciar dando respuestas

a preguntas puntuales, que tomé atenta nota a lo que los H. Senadores que citan el control político y las preguntas que tienen, para que les resuelva desde el alcance de la Agencia Nacional de Infraestructura. Senador Quintero, puntualmente a su pregunta sobre la calzada de La Ceja de Rionegro y el intercambiador a desniveles en San Vicente, y también el tramo doble calzada Aeropuerto-El Tablazo, la segunda calzada de La Ceja y el intercambiador a desniveles de San Vicente, se están haciendo las obras complementarias; estas obras fueron priorizadas con los excedentes*(02:31:21), aparte de otras importantes obras a lo largo de este importante corredor vial, y la que queda por fuera, y es bueno que usted tenga el mensaje claro y pertinente, es la del Aeropuerto y El Tablazo, ya pues que la Gobernación de Antioquia no aportó 40.000 millones a los que se comprometió, entonces por eso, dado el alcance de estos excedentes y el alto porcentaje significativo de estos 40.000, queda pendiente; pues le agradezco su gestión con la Gobernación, a ver si es posible, y sin ningún inconveniente pues avanzamos en el asunto.

-La plata, sí, muy bien - Con relación a las preguntas realizadas por el honorable Senador Guido Echeverri, quiero darle una información: Radicado número 202550, 3 veces cero, 34651 del 1909 del 25, se le aportaron las concesiones con las fechas estimadas de reversión, esa información. De otra parte, mediante radicado 20255, triple cero, 348031 del 2209 del 2025, la Vicepresidencia de Estructuración estructuró, por tanto, se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), no cuenta con los estudios de impacto socioeconómico relacionados con la existencia de las 7 estaciones de peaje en el corredor vial concesionado Autopistas del Café S. A., aclarando que Armenia, Pereira y Manizales fue estructurado por el Inviás en la década de 1990, y en ese mismo radicado se le informó a la Comisión Sexta y al Senador todas las obras ejecutadas y las obras complementarias, con los recursos de excedentes generados por el proyecto de Armenia, Pereira y Manizales. Con relación al escenario del aeropuerto, estimado Senador Quintero, quiero decirle pues estamos hablando del otrosí número 27, Centro Norte, donde encontramos aquí la actualización de la regla del 75%.

Es importante entender los efectos que tiene la regla del 75%, estamos hablando de inversiones, estamos hablando de TIR y estamos hablando de costo promedio de capital, conceptos netamente financieros y muy técnicos, estableciendo los horizontes, hasta dónde nos permite extender el tiempo, y que efectivamente, en ese escenario temporal, las inversiones que se contemplan con relación a la actualización de la regla y el ajuste de la fórmula de remuneración de las obras complementarias y la incorporación para atender la demanda no esperada en el aeropuerto José María Córdova, que es importante establecer este concepto técnico, donde hoy el aeropuerto está moviendo muchos más pasajeros de los que estaban

estimados, 11 a 14 millones. Todo este escenario ya lo conocen todos los vicepresidentes de la ANI y estamos próximos a ir a un comité contractual, para acelerar el proceso y contemplar cuáles son estas importantes obras que se van a realizar, con relación a las inversiones de este otrosí.

Hablamos de sistema adicional de bandas de incremento, de 16 posiciones de *check-in*, una sala de embarque remota, construcción de nuevas salas de espera en primer piso, incrementando un área de 2,150 metros cuadrados con 6 puertas de embarque; el tema de inmigración, reconfiguración de la zona para incrementar la capacidad de incremento de 3 *Biomig*, segundo filtro de empleados, equipaje sobredimensionado, incremento de 24 posiciones nuevas de *check-in*, filtro de seguridad internacional, filtro de seguridad nacional; adecuaciones de sala de espera, adecuación de espacios comerciales, cumplimiento según lo establecido en la IATA, mejoramiento de espacio de servicio de pasajeros, incremento de capacidades en baños, zonas públicas, salas de reclamo de equipaje nacional, nuevo centro de conexión, adecuación del módulo actual para conexión internacional, emigración, adecuaciones de módulos tradicionales, dobles lectores, edificio, nuevos equipajes de 610 metros cuadrados, bandas de equipajes, nuevas plataformas en etapa, incremento a 4 posiciones tipo C, etc., etc., etc.

Entonces, ahí le doy información de cómo va el escenario pues de este otrosí número 27. Miramos pues, en términos generales, sobre las concesiones revertidas, que ya tienen la información; aquí quiero decirles pues que no es una posición de un principio político o de una decisión política, simplemente se está dando estricto cumplimiento a la Ley y en ese orden de ideas es importante resaltar el artículo 19 de la Ley 80 de 1993, donde no se prorrogan las concesiones, entendiendo pues que cuando la concesión llega a un vencimiento de su plazo, existe una remuneración pactada, unos proyectos que revierten a la Nación y es lo que está sucediendo con las reversiones en temas carreteros al Inviás. Y hay una importante información, que vale la pena resaltar y que está en pantalla, de cuáles han sido estas reversiones que se han realizado en el actual gobierno: En el actual gobierno las reversiones son Bucaramanga-Pamplona, donde es importante resaltar que el 11 de junio de 2025 se suscribió el acta de reversión del corredor al Inviás, iniciando así la etapa de liquidación; la segunda que se ha revertido en este gobierno es Córdoba-Sucre, el 29 de abril del 2025 se suscribió acta de reversión al Inviás, donde entonces se ha venido adelantando todas las actividades encaminadas a la liquidación del contrato.

Y por último, Fontibón-Facatativá-Los Alpes, el 27 del 2024 se realizó reversión al Inviás y se encuentra en proceso de liquidación el contrato de concesión número 937 de 1995. Las otras no son del actual gobierno, pero también se encuentran acá que son Girardot, Ibagué y Cajamarca y Bogotá-Villavicencio, que es Coviandes. Siguen pues las

próximas reversiones, de primera generación ya la Ministra comentó sobre ellas: Santa Marta-Riohacha-Paraguachón, que es en el 2030; encontramos una de primera generación en el desarrollo Armenia, Pereira y Manizales, en el 2027; y la más cercana que tenemos ahora es el 3107 del 26, que se encuentra en operación y mantenimiento, el desarrollo vial de Oriente de Medellín, que es Devimed. Efectivamente, pues aquí está el panorama claro, haciendo cumplimiento a lo que está establecido en la ley; como referencia, lo dije en mis palabras iniciales y efectivamente pues está claro el escenario.

Con relación al tema de peajes y las problemáticas sociales de los peajes, aquí vamos a dar unos datos muy puntuales, que nos van a permitir encontrar el escenario real. Muchas veces existen percepciones y realidades, y yo escuchaba muy detenidamente la preocupación de la doctora Arango, cuando hizo su manifestación con relación al tema de peajes; quiero decirle que si algo se ha caracterizado el actual gobierno es que la ANI y el sector Transporte ha estado en territorio, escuchando a las comunidades, escuchando las problemáticas de las comunidades, y uno pudiera pensar que fueron entes generalizados en todas las concesiones, y hoy nos vamos a dar cuenta que no llegan al 10% de las concesiones que tenemos concesionadas actualmente en ANI, donde tenemos estos problemas. Usted citaba a unas personas que están conectadas, que las conozco bien, cuando mencionaba en Turbaco, donde hemos estado realizando unas mesas técnicas a lo largo de todo el corredor vial, y realizamos 3 mesas técnicas con las comunidades en diferentes sectores, con relación a la vía que se encuentra concesionada. La población no quiere peaje de Turbaco.

A mi llegada a la ANI lo primero que hicieron los cartageneros fue declararme un “Hewlett Packard”, porque llegué a la ANI y nos metimos la mano en el bolsillo del Estado a pagar el peaje de Turbaco hasta diciembre, para empezar a buscar una solución estructural a la problemática. Hoy los pobladores aledaños a la vía no quieren peaje, eso está claro, pero yo también tengo que irme a lo contractual y tengo que irme a la matriz de riesgos, y tengo que irme a los riesgos como ANI con la concesión, y qué casualidad que también ahora en diciembre se agotan el escenario de los riesgos, entonces cuando yo voy a agotar metodológicamente, para tomar una decisión, hoy no cuento con los recursos, ya también agotamos el tema de riesgos, nos queda un tercer punto y es establecer si las comunidades están de acuerdo en que se disminuya el alcance de la obra, para poder cerrarla y poder garantizar que ese contrato, que se realizó, cumpla con el modelo financiero, ¿Qué nos han dicho las poblaciones aledañas? Ni queremos peajes ni queremos que se nos disminuya el alcance de la obra, entonces, en ese orden de ideas, pues nos toca bailar con la más maluca, ¿qué nos toca?

Estamos en un tribunal, que eso es importante decirlo, manifestaba la Ministra cuando hizo su intervención, de todo lo que tenemos en tribunales, Ministra, es 15 billones de pesos, 15 billones de

pesos en tribunales, y no quieren el cobro, no quieren disminución del alcance, y yo tampoco tengo más plata con que pagarlo, entonces, en ese orden, nos toca llegar a conciliar una posición con el tribunal y con la concesión, que puede ser una terminación anticipada. Vamos en ese orden de ideas, entonces miramos: Son 137 peajes, de los cuales tenemos 123 construidos y 14 sin construir; de los 123 construidos, tenemos 117 peajes operativos en 37 concesiones viales y 6 peajes sin operación. Si miramos nosotros la naturalidad del peaje –siguiente diapositiva, por favor– si miramos... –y no se lee, pero entonces me toca echar cuento a mí– si nosotros miramos la naturalidad del peaje, el peaje ayuda a la operación y mantenimiento, y muchas veces también a CAPEX, con relación a la concesión. Si empezamos a analizar un modelo social, y aquí vale la pena también resaltar lo que hemos hecho desde el actual gobierno con relación al tema social, y es cuántas concesiones y cuántos peajes hoy en el país tienen tarifas diferenciales, y el dato es que el 70% de los peajes concesionados en el país tienen tarifas diferenciales, que buscan el efecto social de que las personas aledañas y ubicadas cerca de estos escenarios, gocen, gocen de una tarifa mínima de pago, y que ustedes se harán la pregunta, ¿y si no lo pagan los usuarios, quién asume en el modelo financiero el diferencial? Y eso era lo que les mostraba la señora Ministra, cuando hizo su intervención de 3 punto tantos billones de pesos que se han pagado, donde el peaje no cobrado tiene una alta incidencia.

Si yo diría, por ejemplo, que como cartagenero y ubicado en el municipio de Turbaco y la importante vía hacia la conexión del puerto, que coges bajando Turbaco, y se mete por la parte industrial y llega al puerto de Cartagena, y si encuentro la naturaleza del cobro de peaje, que lo pague el usuario de la vía, toda Colombia está pagando el no cobro que las empresas logísticas están utilizando y que están disminuyendo sus PyG y ganando mucha más competitividad a subsidio del Estado. Esto es como para contextualizar si el no cobro es social, porque el peaje está establecido para que el que use la vía, lo pague; otra cosa es la tarifa diferencial en lo social, porque estamos en “el Gobierno del Cambio” y siempre pensando en la gente, pero también se están beneficiando los grandes dueños del capital a través del no cobro, ¿cierto?, y no están disminuyendo los precios del mercado.

Miramos nosotros –que ya me quitaron la presentación– una breve explicación sobre el modelo convencional de obra pública y la contratación por APP, todos aquí están claros de que efectivamente venimos evolucionando desde la obra pública y por algo el Ministerio de Transporte antes se llamaba “Ministerio de Obras Públicas”, porque todo se financiaba con dinero del Estado y hoy bajo el modelo de concesión, sí, yo estoy de acuerdo, Senador Echeverri, Senador Quintero, que el país ha evolucionado mucho a través del escenario de la APP, lo que pasa es que estamos viviendo una experiencia de un niño de muchos años, o sea,

cuando yo hice “cuántas obras están en operación y mantenimiento, que ya culminaron” y “cuántos años demoraron y cuántas se encuentran en 5G hoy, en nueva etapa de construcción y pre construcción”, miramos nosotros que la experiencia la estamos viviendo con un niño de 25 años en promedio, y eso no implica que bajo el modelo de APP también se puedan realizar correcciones y se puedan realizar ajustes en mejorar las estructuraciones.

Vivimos un primer escenario, porque cuando nosotros evolucionamos de primera generación a segunda generación, a tercera y hasta quinta generación, se supone que en esta movilidad también se van dando unas experiencias y unas lecciones aprendidas, que nos van permitiendo a nosotros mejorar todo el escenario y tener una infraestructura más competente, entendiendo al Estado y entendiendo al sector privado y también, por qué no, al sector extranjero, y aquí quiero resaltar una muy buena información, ahora que estamos en una segunda ola de las estructuraciones, que son los proyectos macro estratégicos del Gobierno, que son los férreos, en los tres (3) que llevamos se han presentado muchas empresas extranjeras, así que el sector externo nos ve con muy buenos ojos, aun con todas las experiencias que hemos vivido hasta el momento.

Ya hablamos de las tarifas diferenciales, los 3.29 billones de pesos, que estamos subsidiando, donde efectivamente también la tarifa diferencial ejerce un importante ente significativo, dentro de la estructuración de todos esos desequilibrios económicos y valores compensados por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Llegamos al tema de Armenia, Pereira y Manizales, aquí con autopista y Conexión Pacífico 3, donde hay un lenguaje muy técnico, y por eso se encuentra acá el Vice Ejecutivo, Roberto Uparela, y también la Vice de Estructuración, Gina, a quienes le voy a dar el uso de la palabra, para que el escenario de por qué tantos peajes, que está sucediendo, qué pasó con estas unidades funcionales, que no estaban establecidas o que la concesión no quiso ejecutar, entendiendo también que la nueva concesión no puede desconocer los 300 y algo de kilómetros que tenía la vieja concesión, para realizar la operación y mantenimiento, y que efectivamente esto puede también mostrar un CAPEX y un OPEX bastante elevado. Entonces, aprovecho estos minutos para que el Vice Roberto explique el escenario con mayor precisión.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Pido la palabra, Presidente, haciendo uso de su metodología.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Dejemos que termine la entidad, Senador, y permitimos las preguntas, ¿Cuánto tiempo necesita?

El Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid:

10 minutos, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Le voy a dar 7 minutos para que usted por favor se ajuste, y si necesita más, yo le extiendo un poquito, pero para que usted mismo, en esa consideración, trate de acelerarse un poco.

El Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid:

Sí, señor, tomé atenta nota de los puntos tal vez más relevantes y los que la intervención de la Ministra y el Presidente de la ANI tal vez abordaron. De alguna manera quiero precisar al Senador Guido Echeverri, el modelo concesionado es un modelo que arranca en 1994, concesionario vial, para ser más puntual; hoy estamos en quinta generación, pasamos de una primera a una quinta generación, lo que, como lo dijo el Presidente Óscar, ha sido producto de los errores y aciertos, y hoy estamos tal vez en una generación mejor a la quinta, como ha sido la estructuración del proyecto El Estanquillo-Popayán, ¿En qué se destina el recaudo de peajes? Pues única y exclusivamente en los peajes de proyectos concesionados, ese recurso va a una fiducia y ese recurso única y exclusivamente se destina para el pago del CAPEX y del OPEX del proyecto concesionado, con una interventoría integral que hace exactamente una vigilancia permanente con sistemas y tecnología a cada vehículo, su categoría que pasa, para determinar realmente el pago; lo mismo cuando hacemos pagos de tarifas diferenciales, también lo valida una interventoría que está en campo y algo muy importante, al concesionario se le retribuye, no se le paga, me explico: Los modelos concesionados viales son modelos... son contratos financieros.

La ANI contrata un tercero con capacidad de conseguir recursos y de fondear varios billones de pesos, que son estos procesos. Al cabo de seis o siete años, cuando ya las unidades funcionales o los tramos viales están en servicio, cumpliendo con indicadores y cumpliendo con estándares de servicio, es cuando se le empieza a hacer retribuciones proporcionales a los avances que tiene, y lo mismo sucede cuando pasan, terminan su etapa de construcción y pasan a operación y mantenimiento, también tienen que cumplir con unos indicadores, para que se les pueda seguir haciendo las retribuciones, amén de que si no cumplen, se les suspende automáticamente la retribución. Seguramente el Senador Esteban, en su intervención, mencionaba algunas concesiones que no han recibido pago; lo podemos, en cualquier momento, Senador, lo revisamos, con el mayor gusto podemos plantearnos una cita y miramos los, los, los... que están algunos pagos retrasados; obedece fundamentalmente... habría que mirar el caso particular, seguramente no han cumplido, tienen algún periodo de cura o no han atendido las observaciones de interventoría, y eso obliga a que la retribución se les suspenda.

Los déficits de recaudo, ¿cómo se pagan? La cifra ya se mostró de 3.3 billones de pesos, pero fundamentalmente en las concesiones donde hay recurso público, se activa el Fondo de Contingencia de Entidades Estatales; cuando es una iniciativa privada, existen unos mecanismos de compensación, y es una cascada de riesgos, en donde generalmente hay cuatro factores que se van agotando, para ir dándole solución al problema. El Presidente, en su intervención, habló particularmente del caso de Turbaco, de la concesión “Autopistas del Caribe”, en donde estamos agotando y estamos en el mecanismo de disminución de alcance, en donde, como él bien lo dijo, la comunidad no quiere que se reduzca el alcance. Frente a los estudios socioeconómicos, sí se hacen estudios socioeconómicos, hacen parte del proceso de la estructuración misma de una concesión. En el proyecto Devimed, sí, efectivamente, Senador Quintero, la ANI interpuso una demanda a Devimed por algunas inquietudes que tenían en el modelo, y fruto de esa conciliación, que se hizo a través de un tribunal, se llegó al acuerdo conciliatorio de desafectar ese tramo y de transferírsele a Invías, junto con dos peajes.

No voy a entrar más en detalle, la Ministra creo que hizo una explicación al respecto. De las obras que usted mencionaba, si bien el Presidente dio razón, yo quiero complementar: En el intercambiador de San Vicente ya tenemos estudios y diseños, ya hay una inversión que está establecida en 14.000 millones de pesos; se va a pagar por obras complementarias; estamos en trámite de un otrosí, para poder incluir esta obra, que aspiramos llevarla este mes de diciembre al Comité de Contratación. Y sobre el tramo La Ceja-Rionegro en doble calzada, la obra se está ejecutando, tiene un avance del 67% y esperamos terminarla en febrero del próximo año.

A la Senadora Soledad Tamayo, pues aquí al lado alcancé a explicarle algunas de las preguntas que tuvo, pero es lo mismo, ¿a qué obedece que muchos peajes sean costosos? A las obras de CAPEX. Se escucha mucho a propósito del problema de la vía al Llano, que son los peajes más costosos, pero es que es una obra que tiene mucho túnel. También si nos vamos a la zona de Antioquia, del Viejo Caldas, hay muchos viaductos; para poder pasar de una montaña a otra y evitar la vía anterior, pues se necesitan unas obras, esos son CAPEX elevados, que se hace un balance en la estructuración, de qué puede ir contra tarifa, qué es con vigencia futura y se hace un balance. Creo que también fue clara la Ministra en la apuesta que está haciendo el Gobierno con El Estanquillo-Popayán, el 97% de la financiación es con vigencia futura, sólo el 3% con recaudo de peaje. Frente al acceso de la información que mencionaba la Senadora Tamayo también, recordemos que estos son contratos financieros y de administración de riesgos, en donde el concesionario tiene la libertad de conseguir el recurso financiero, que es lo que se le exige realmente en estos contratos, y queda por cuenta de él la contratación de un constructor llamado generalmente el “epcista”, el EPC, en

donde él tiene que asumir fundamentalmente los riesgos de diseño, los riesgos de construcción, y en ese sentido se guarda, dentro de estos contratos, algún celo en cierta información, que es discrecional del concesionario si la quiere entregar o no, sin embargo, eso no hace impedimento en que la ANI, a través de sus interventorías integrales, haga un estricto seguimiento tanto al tráfico promedio diario que pasa por cada peaje, para poder hacer retribuciones, o hacer el pago de tarifas diferenciales...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene dos minutos, doc...

El Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid:

Y también para el pago de las retribuciones, una vez las obras terminadas cumplen con los indicadores y los estándares de servicio y de calidad. Por último, simplemente a la señora Lina del colectivo “No Más Peajes”, efectivamente, yo también acojo la afirmación que hace el Senador Quintero, no podemos generalizar ni satanizar las concesiones viales en el país, y hablo de las viales porque son las de mi cartera, no podemos satanizarlas. Yo he recorrido el país, visitando las 41 concesiones en ejecución y hay territorios donde quieren al concesionario, porque hay concesionarios buenos y hay concesionarios perversos, y hay territorios en donde desafortunadamente el concesionario rompe la empatía con las comunidades; pero hay territorios, y son más los territorios donde los concesionarios tienen empatía con las comunidades, y hay comunidades muy agradecidas porque estas concesiones no solamente hacen vías, puentes o túneles, también hacen escuelas, también hacen centros culturales, también se apoya el emprendimiento, también se apoyan a mujeres cabezas de familia, para que saquen adelante sus familias; y hay componentes ambientales también muy importantes, con reforestaciones de miles de hectáreas a lo largo y ancho del país sobre los corredores viales.

Hoy estamos ante situaciones complejas, lo que pasa es que hacen demasiado ruido y está bien, no lo digo en tono de crítica, está bien, pero hoy estamos Turbaco y Arroyo de Piedra, estamos en conversaciones; usted mencionó, también conozco a las personas que usted mencionó en Coveñas, vamos el viernes a una situación con el peaje de La Caimanera en Coveñas; en Puerto Colombia con el peaje Papiros, tenemos una situación bastante compleja, llama la atención de quienes más se están quejando, tienen capacidad para pagar un peaje, pero no quieren pagarlo; en Mocoa y Villagarzón tenemos un escenario bien interesante sobre los peajes, éste es un departamento y en otro...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para que termine.

El Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid:

Avances en cómo la infraestructura que ha llevado el proyecto concesionario, ha disparado exponencialmente la compra y venta de carga, y cómo ha disminuido exponencialmente el costo del flete en compra y carga también... en venta y compra de carga; y en Maicao, Guajira, estamos también en una situación compleja, después de que a mitad de año un atentado terrorista destruyó un peaje, hoy tenemos complicaciones, pero también, digámoslo así, no solamente mencionemos que las comunidades se quejan porque hay tarifas diferenciales, también digamos que hay comunidades que montan peajes ilegales de frente al peaje legal, de frente al peaje legal, generando una evasión que le hace un daño enorme al Estado, no al concesionario, al Estado, y eso se refleja en los 3.3 billones de pesos que al día de hoy se han pagado por menor recaudo. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias. Senador Guido, para pregunta puntual.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muy puntual, voy a leer textualmente algo de inquietud que tengo y que no me ha sido respondida: Lo primero, el proyecto de iniciativa privada “Conexión IP Centro”, que busca mejorar la conectividad entre el Eje Cafetero y el centro del país, ha sido objeto de seguimiento por parte de esta corporación, o sea, por parte mía, que mandó los derechos de petición. Mediante comunicación, doctor Óscar Javier, del 13 de agosto del 2025, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), informó que la evaluación de factibilidad del proyecto culminaría el 10 de octubre del 2025 y que para dicha fecha se dispondría de los estudios técnicos complementarios solicitados al originador, así como del informe final del contrato de evaluación BE 174-2024. No obstante, a la fecha 28 de octubre de 2025, no, hoy mejor, la fecha del primero, dos (2) de diciembre del 2025, la ANI no ha tomado, no ha emitido comunicación oficial alguna sobre el avance, los resultados o las conclusiones de este proceso.

Tampoco se ha compartido con las comunidades del departamento de Caldas y Cafetero información sobre los estudios o las decisiones derivadas de esta etapa, pese a su alto impacto económico, ambiental y social. Y finalmente, con eso termino, por ello comunico yo, insto a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), a cumplir con los plazos establecidos en el marco del contrato BE 174-2024, a publicar los resultados de la evaluación de factibilidad, y a garantizar la transparencia y la participación de las comunidades del Eje Cafetero en las decisiones que definen el futuro del proyecto IP Conexión Centro, al igual que realizar el debate

de control político del estado de las concesiones del país, que es lo que estamos haciendo hoy.

Entonces, en conclusión, Presidente, no sabemos hoy qué pasa con la reversión o no de la concesión “Autopistas del Café”, que supuestamente termina en el 2027, supuestamente no, terminan como consecuencia de la obligación contractual, y tampoco la vemos hoy qué pasa con la conexión IP Centro Calarcá-La Paila, de la cual depende la prórroga de la concesión por 30 años más, y si eso va a ser así, qué pasa con los peajes que estamos reclamando, los tres peajes que estamos reclamando se levanten en la zona metropolitana Centro Sur del departamento de Caldas. Yo creo que para esto no requiere uno un lenguaje técnico y yo quiero simplemente –ya acabo, Presidente– que el Director de la ANI me conteste, porque el Eje Cafetero y el departamento de Caldas no pueden ser sujetos de las contradicciones, la irresponsabilidad, la dilatación de la ANI, del Gobierno, cuando no responden oportunamente a estas preguntas concretas y explícitas, Presidente. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador, ¿De parte de la ANI quién responde? De manera concreta y puntual, le agradezco la respuesta al Senador, gracias.

La Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Gina Juliana Rincón Rodríguez:

Muchas gracias, Presidente, buenas tardes a todos ya, Gina Juliana Rincón, Vicepresidenta de Estructuración de la ANI. Senador, y para responderle a todos, en efecto, en la respuesta de la Proposición 10, y algo que mencionó justo ahora el Presidente, dentro de los archivos que se cuenta en la ANI con este proyecto, no se encuentran los estudios socioeconómicos de estos peajes, ¿sí?, eso es claro, y desde la ANI nosotros respondemos por el estudio socioeconómico de los peajes, que se tienen que realizar en el marco de la iniciativa privada, que en este momento se está trabajando o se está evaluando desde la Agencia Nacional de Infraestructura, y es por eso que no podemos tomar esta decisión a la ligera, ¿sí?, esto es un proceso, las iniciativas privadas en la Agencia Nacional de Infraestructura deben concurrir en un proceso, que justamente por ser una iniciativa privada, debe defender también los intereses de los recursos públicos y los intereses de la Nación.

Entonces, en ese sentido, primero que todo, aclarar eso, en efecto es cierto, y lo que estamos haciendo es revisar muy bien, en la nueva iniciativa privada, que esto efectivamente quede bien incorporado. Ahora bien, es importante resaltar un proceso de socialización muy importante que se realizó en el marco de la iniciativa privada, que fue en diciembre del 2023: Se realizaron varias audiencias públicas en territorio, una vez se contó con resultados de la iniciativa privada, y en el marco de esas audiencias públicas hubo muchísimos requerimientos en los

tres departamentos, en Caldas, en Risaralda y Quindío. Como lo ha mencionado la Ministra, parte de esos requerimientos se adoptaron, parte de esos requerimientos no se adoptaron, y quiero resumir un poco estos requerimientos, que los hemos agrupado en varios, ¿sí?: Ejemplo, en Caldas, construcción de la segunda calzada en el sector La Manuela-La Trinidad, 4 kilómetros, un requerimiento que se adoptó y se incluyó dentro del proyecto.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Yo no estoy preguntando eso, es...

La Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Gina Juliana Rincón Rodríguez:

Sí, allá voy, allá voy, Senador, ¿sí?

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Estoy preguntando por unas fechas de un proceso, que se tiene que dar como consecuencia de un mandato legal, que no ha cumplido la ANI ni el Gobierno, con respecto a la manera como se adelanta o no la prórroga de esta concesión y una nueva concesión, para prorrogar por 30 años más la conexión...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

El Senador preguntó actualmente por un requerimiento que presentó y que no ha tenido respuesta; respóndale puntualmente esa pregunta.

La Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Gina Juliana Rincón Rodríguez:

¿El requerimiento de la evaluación o el requerimiento de la Proposición 10 ahí?

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

A ver, qué espera Caldas, o sea, qué le vamos a contestar hoy al Eje Cafetero, doctora Carolina, sobre el futuro de la concesión "Autopista del Café", ¿qué espera Caldas y el Eje Cafetero con respecto a la prórroga de esa concesión, como consecuencia de la aprobación o no de la IP Conexión Centro Calarcá-La Paila?, ¿Y qué va a pasar con la concesión cuando en el 2027 se revierta?, y la ANI debió tener estudios dos años antes, para efectos de decidir eso, y no los tiene, ¿eso cómo se llama?, ¿Irresponsabilidad del Gobierno?, ¿de la administración?, ¿desparpajo? No sé.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Listo, entonces me dice la señora Ministra que la respuesta sobre el tema de la prórroga o si existe o no prórroga, la va a dar el señor Director del Instituto Nacional de Vías, el doctor Jhon Jairo González.

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

El Vicepresidente, me refiero.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Perdón, el Vicepresidente de la ANI. Querido Vicepresidente, tiene un minuto para responderle la pregunta y pasamos.

El Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid:

Ninguna concesión vial se prorroga, ninguna, legalmente no es permitido prorrogar concesiones viales. Las concesiones viales se terminan, Armenia-Pereira-Manizales se termina el 31 de julio y el acto legal, formal, que tiene que hacer la ANI, es revertir toda la infraestructura al Invías. Distinto sea, para este caso particular, que hay un privado que por iniciativa propia formula y presenta a la ANI un proyecto, para retomar la infraestructura de una concesión anterior e incluir un mantenimiento y unas obras adicionales, eso es distinto, pero no puede entenderse ni mal llamarse que una iniciativa privada o una iniciativa pública, que considere el Gobierno quiere hacer, como una concesión que continúe a una anterior, se entienda como prórroga, insistiendo, la prórroga en este momento la ley colombiana no la permite. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Vicepresidente...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Una última pregunta, Presidente, es que me quedó con la duda.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, Senador Guido, usted preguntó, el Gobierno le respondió. Tiene la palabra el Director de...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Tengo otra pregunta.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Ya le permití... Senador, ya le permití la contrapregunta, el Gobierno le respondió. Le voy a dar la palabra al Director del Instituto Nacional de Vías, el doctor Jhon Jairo González. Bienvenida querida Representante, luego que el Gobierno intervenga, le permito hacer uso de la palabra. Doctor Jhon Jairo, ¿cuánto tiempo necesita?

El Director (e) del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Jhon Jairo González Bernal:

Yo creo que 15 minutos, porque ya parte de las respuestas se dieron por parte del Ministerio, por parte de la ANI. Lo correspondiente a lo que compete a Invías es el tema de los recaudos de los peajes y especialmente en el corredor Santuario-Caño Alegre, que es lo que vamos a dar respuesta.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 12 minutos, doctor, para que usted se apure y vaya ahí mirando el reloj, con la ayuda que usted le pueda brindar a los mismos miembros de su gabinete. Sé que tiene usted mismo, reunión con el Presidente de la República, así que usted se ayuda y nos ayuda a nosotros. Adelante.

El Director (e) del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Jhon Jairo González Bernal:

Listo. Bueno, nosotros, como es bien sabido, de acuerdo a la Ley 105 del 93, el 50% del recaudo de los peajes va para el corredor donde se tiene y el otro 50 va para las zonas de influencia. Nosotros tenemos 36 peajes, de los cuales en este momento, uno fue vandalizado cerca a Cúcuta, por un atentado terrorista; tenemos cuatro o cinco en Santander, que nos tienen las talanqueras levantadas, y hoy “los Magníficos” nos levantaron las talanqueras en Puerto Triunfo, que viene siendo muy seguido este tipo de situaciones con ellos, además que dejamos de percibir el recaudo y el recaudo lo hacen ellos, entonces igual está pasando en Santander, cosa que me parece muy grave. Pero bueno, todo el mundo tiene derecho a protestar, y con justa razón, si la vía no se encuentra en buen estado, se requiere una rehabilitación, pero pues más adelante ya le explicamos el tema de qué pasa con esto de Caño Alegre.

Nosotros en Caño Alegre, pero también quiero primero decir que los peajes de Invías son los más baratos, mucho más baratos que un concesionario, y que también en este Gobierno hemos establecido tarifas diferenciales: De los 36 tenemos en 25 peajes tarifas diferenciales para la población aledaña al peaje. Y seguimos estudiando, en los que nos hacen reversión, como ya alguno... como fue en los de Córdoba, en donde aplicamos tarifas diferenciales, hicimos reducción de tarifas; esperamos que en los que vienen del año entrante, podamos hacer lo mismo. Respecto al recaudo en Santuario-Caño Alegre, tenemos que el peaje de Cocorná recibe neto o hemos recibido neto desde el 2018, que se hizo la reversión, al 25, 288.000 millones de pesos. El peaje Puerto Triunfo, entre el 2018 y 2025, hemos recibido 255.000 millones de pesos, alrededor; esto es un valor neto, pero de esos valores, sumados los dos valores, hemos invertido en el corredor casi el 60%, es decir, más de 165.000 millones de pesos. En los últimos años, del 2018 al 2025, hicimos una inversión de 403.000 millones de pesos en este peaje... en este corredor. Nosotros veníamos haciendo inversiones y de acuerdo a un compromiso de titularización con Antioquia, donde aportaban un recurso entre el 2019 y el 2023, se invirtieron recursos importantes, ya en el 2023 sólo empezamos a invertir con recursos propios y refleja que ya se ve una relación de un porcentaje de inversión menor, por la decisión de congelar los recursos en aproximadamente 400.000 millones de pesos.

Nosotros tenemos en el... bueno, no se ve casi, pero sí evidenciamos una inversión de más del 50% en lo que es el corredor, y nosotros lo hacemos en vías que son tanto del departamento como vías que conectan a Antioquia; hablemos del corredor Quibdó-Medellín, hablemos de Los Llanos-Tarazá y otros corredores que pues no tienen peajes, pero se hacen inversiones. Nosotros tenemos cerca de o más de 10.000 kilómetros de vías a cargo, de los cuales 2.000 son los que tienen peajes, y con estos recursos propios es que hacemos las inversiones, digamos, en estos corredores. Puedo mostrarles el récord que tenemos en las inversiones, pues sí vale la pena decir cada año qué hemos hecho, por decir, en 2019 se hizo una inversión de casi 183%, 2020 107%, 2021 el 57%, el 2022 del 110%. Ya en el 2023, como le comenté y de acuerdo a la fuente de titularización, bajó el porcentaje de inversión y en el 2024 otra vez el 53% y llevamos ahorita en junio un 27%. Terminamos un contrato ahora en octubre en ese GVI, GVI 5, creo que es que... que tenemos GVI 5, terminamos un contrato y tenemos otro en... en octubre terminó un contrato, el GVI Antioquia, y el GVI Antioquia 5 termina en diciembre, y para el próximo año, en los dos tramos, tanto Tarazá como Santuario-Cañón Limón, tenemos una inversión de más de 50.000 millones de pesos.

Sí, son recursos para mantenimiento, pero resulta que estas vías ya cumplen un tiempo de, cómo le dijera, ya el mantenimiento no lo resisten y necesitan rehabilitación; por eso de esta manera, y como lo dijo la señora Ministra, en otros corredores vamos a implementar el tema con Findeter, a estudiarlo, a ver si podemos hacer rehabilitación, porque sabemos que los recursos que tenemos que invertir, tanto en este corredor como en otros, no nos alcanzan por las necesidades que se tienen; sabemos que aquí hay un alto grado de accidentabilidad también, pero estamos trabajando en ello, con el contrato estamos tratando de cambiar la señalización, señalización que ya viene de muchos años y es necesario cambiar. Pero también quiero recordar que no sólo la plata del recaudo del peaje neto se va a la vía, nosotros tenemos que tener un SAU, que es el servicio de grúa, ambulancia y carro taller, que nos cuesta y nos cuesta cerca del 30% del valor que cuesta un GVI; entonces es importante eso, que el 30% pues no se va a ver en inversión de la vía, se ve en atención al usuario, y a veces esas cosas no se ven.

Por eso, en esta manera, y considerando el tiempo que me habían dado, que creo que me voy a gastar menos tiempo, vamos a realizar un ejercicio con una propuesta, para poder hacer rehabilitación en este corredor, ignorando los peajes, y miraremos, si nos es rentable, tanto para nosotros como Invías, así como para el corredor, poder hacer una intervención mejor, porque sabemos muy bien que este corredor necesita rehabilitación, y los recursos que tenemos para los peajes prácticamente se utilizan en mantenimiento, no sólo este corredor, tenemos muchos otros corredores que pasa lo mismo; Santander es, digamos, el más significativo, que tiene unos tramos en donde

geológicamente es muy inestable y son muchísimos más kilómetros que hay entre Santuario y Caño Alegre, en donde también nosotros pues estábamos haciendo ese ejercicio de poder hacer rehabilitación, que sé que lo necesita la vía. Respecto a El Carare, que preguntó la Senadora Sandra, pues desde el Ministerio hemos hecho todo lo que nos corresponde, tanto en hacer unos informes técnicos, poder solicitar algunos recursos y mirar qué podemos hacer, para poder nuevamente conectar esta vía, que tuvo una pérdida de más de 3 kilómetros y quedó desconectada la Transversal del Carare. Estamos haciendo el ejercicio financiero, no es fácil porque pues el tema administrativo lleva sus tiempos, y estamos, Senadora, pues en ese ejercicio; esperemos que en el mes de diciembre podamos tener la respuesta y poder tener ya un contrato en ejecución, para poder nuevamente conectar la Transversal del Carare. Creo que esto es como respondiéndole, Senador, Senador Quintero, parte de lo que usted...

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

... Es el valor del CAPEX y el OPEX de los proyectos que se ejecutan desde la ANI en Antioquia, Senador, y acá, acá me enviaron el listado de proyectos; rápidamente los puedo mencionar porque lo agilizamos: Autopista al Mar 1, 4.1 billones; Autopista al Mar 2, 4.7 billones; Autopista al río Magdalena, 2.7 billones; Autopista Conexión Norte, 2.4 billones; Conexión Pacífico 1, 3.8, Conexión Pacífico 2, 4 billones, Conexión Pacífico 3, 679.000 millones, Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó 357.000 millones, desarrollo vial del... el de Devimed, 3.5 billones; IP Antioquia-Bolívar, 23.000 millones; y Vías del NUS, 4.5 billones. Bueno, yo le puedo hacer llegar este cuadro, Senador, para que usted pueda tener la información completa.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Ministra. Termine, Director.

El Director (e) del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Jhon Jairo González Bernal:

Para, para terminar, sí, un minuto. Respecto a los contratos que tenemos en ejecución con las comunidades, nosotros nos hemos sentado y hemos establecido las prioridades, no lo está definiendo el contratista dónde va a ser la inversión y la interventoría, sino desde el Invías socializamos el contrato y ellos mismos prácticamente definen, porque son los usuarios de la vía, dónde vamos a hacer la intervención, dónde se priorizan; esto lo hemos hecho con el grupo que levanta las talanqueras, no voy a mencionar más el nombre, pero nos hemos sentado y seguiremos haciéndolo, para poder priorizar las intervenciones en el corredor de Santuario-Caño Alegre. Esa es mi intervención, estimado Senador.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, querido Director. Tiene la palabra por cinco minutos la Representante a la Cámara, ¿me recuerda el nombre?

La honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Carolina Giraldo.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Representante Carolina, bienvenida, tiene cinco minutos, y luego el Senador Esteban Quintero, como citante del debate, hará el respectivo cierre, para el que también el Senador Guido, que está en la sesión, van a tener cada uno, les pido tres minutos, Senadores, para que hagan el cierre del debate, después de haber intervenido cada uno de manera amplia y extensa, y haber podido preguntar lo que a bien ambos les pareció, en el ejercicio del control político y ciudadano que están ejerciendo aquí. Adelante, Representante.

La honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Gracias, Presidente. Un saludo muy especial para todos y para todas. Muy interesante y, por supuesto, el tema de las concesiones es uno de los temas que más nos convocan como ciudadanos y como ciudadanas, porque en últimas tienen que ver con nuestra cotidianidad, con nuestra movilidad, con nuestros servicios básicos y demás. Yo de hecho tengo ya un proyecto de ley presentado para elevar la transparencia en las concesiones en general en el país, en lo que tiene que ver con las iniciativas privadas, para que podamos saber con claridad cuáles son los proyectos que se van a hacer en la fase de prefactibilidad, y también para tener un sistema de mayor rendición de cuentas por parte de las concesiones, para, por ejemplo, tener más claridad acerca de qué pasa con los peajes, para hablar de las concesiones viales. Entonces, este es un proyecto de ley que de hecho firman personas, representantes de todos los partidos, de más o menos unos 40 Representantes tenemos la firma, y quienes quieran de pronto conocerlo y acompañarlo por parte del Senado, pues con mucho gusto se los hago llegar.

Por otro lado, sí quisiera, respecto específicamente a lo que está pasando con el Eje Cafetero y Autopistas del Café, IP Conexión Centro, hacer la pregunta de cuándo estaría lista la evaluación a la IP Conexión Centro; creo que esa es la pregunta que en este momento nos hacemos en el Eje Cafetero. Esta IP sabemos que puede el Gobierno nacional o ponerle un chulito y decir se continúa con la IP, con la iniciativa privada, o ponerle una carita triste, decir definitivamente reprueban, no cumple con los mínimos que debería tener una IP, y para eso se hace un proceso de evaluación, que en este momento está haciendo el Ministerio de Transporte. Entonces, la pregunta sencilla, sí es, ¿cuándo está lista la evaluación?, que creo que es algo que, pues nos habían dicho que estaba hacia fin de año, ya estamos en fin de año, entonces si de pronto nos pudieran dar una respuesta concisa. Así es.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Representante. Le vamos a dar la oportunidad a la Vicepresidenta de la ANI, para que le conteste rápidamente la pregunta.

La Vicepresidenta de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora Gina Juliana Rincón Rodríguez:

Gracias, Representante. En efecto, como lo habíamos conversado, la evaluación, el informe final, iba a salir a finales de este año, sin embargo, como lo mencionaba ahora, no es tan fácil tomar o no podemos tomar a la ligera una decisión, que implica mover los peajes existentes hoy en todo el corredor. Esos son los escenarios que se han venido analizando por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, junto con el originador, por lo tanto, el informe final del evaluador se va a mover hacia febrero del próximo año.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias. Tiene la palabra, Senador Esteban Quintero. Tres minuticos, tres minuticos, Senador, para que agilicemos.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno, gracias, Presidente, voy a tratar, voy a hacer todo lo posible. Lo primero es que agradezco todas las respuestas y coincido, en su gran mayoría, con la posición de la ANI, y también agradezco mucho por los anuncios que hacen de esas obras tan importantes en el departamento de Antioquia; también creo que fue producto de tanto control político que se ha hecho y ustedes, por supuesto, del juicio que han tenido frente al tema, por ejemplo, en el municipio de San Vicente, entonces agradezco, en esa primera medida, ese tema. Lo segundo, quisiera decirle solamente al Director de la ANI y un poco también a la Ministra, es como mi conclusión, mire, ustedes no tienen la culpa de las posiciones de sus antecesores, y lo que pasa es que el Ministro Reyes ya nos había anunciado todo lo que se iba a hacer en el aeropuerto, con lo mismo que usted dijo, hace tres años; después se nos prometió 120.000 millones, después 300.000, y ya ahora usted nos dice que están en estudios, a ver si los tiempos sí se pueden, si las reglas sí se puede, etc., etc. Entonces no es por ser canzones, sino que realmente pues nos sentimos engañados, frente a lo que se anunció hace tres años, y que no se ha venido cumpliendo en el tema del aeropuerto. Frente al tema ya en general, yo quiero decir que, Ministra, usted casi en toda su intervención establece que, establece que usted no está en contra de las concesiones; cree que hay que avanzar en otro esquema, recogiendo cosas buenas de lo uno, buenas del otro, así lo he entendido, y que las concesiones, algunas, tienen unas dificultades que hay que superar.

Pero, Ministra, lo que pasa es que una cosa es lo que usted viene a decir acá y otra cosa es lo que dice su jefe en público, en discursos, abro comillas: “Las concesiones viales que lleguen a su vencimiento, serán administradas directamente por el Gobierno nacional y no se renovarían con operadores privados”. Abro comillas: “Las autopistas 4G se tiran un poco de plata y es que éstas sólo sirven para

importar productos y matar la producción nacional, además de que con eso se benefician son los dueños del gran capital en Colombia”. Entonces ustedes hacen un esfuerzo muy grande acá defendiendo, de alguna manera, el tema, no de las concesiones, sino de lo que funciona bien, y el Presidente Petro, en un trino o en una alocución presidencial o en un discurso, se va en contra y dice que va a acabar con las concesiones, entonces yo creo que también hay que tener coherencia frente al tema. Y claro, por supuesto, Vicepresidente, es que las... -Raúl, ¿cierto?, ¿Cómo es? Roberto- Por supuesto, es que la Ley 80 dice que cuando se acaban las concesiones, se revierte, ¿cierto?, y eso no es problema, aquí no se está hablando de eso. Aquí se está diciendo que realmente lo que se quiere es otro esquema, en donde las concesiones no existan, y eso lo dijo el Ministro... eso lo dijo el Presidente de la República, y eso es lo que todo el tiempo nosotros estamos escuchando del Presidente de la República, entonces que ya vengan ustedes a decir, en este punto, otra cosa en particular, pues primero me alegra, primero me alegra, porque además de eso, ¿de dónde va a sacar los recursos?, ¿de dónde se van a sacar los recursos?

Pero segundo, yo creo que tenemos que ser lo suficientemente responsables, para que no nos pase con el aeropuerto José María Cordova lo que nos pasó lo mismo con el tema de las concesiones, la estabilidad jurídica, la estabilidad financiera, todo este tipo de cosas, que es importante cuidar en nuestro país. Lo tercero, y con esto voy terminando, es, Ministra, yo quiero que usted sí me mande ese cuadro de los 30 billones; yo lo voy a estudiar muy bien, porque tengo conocimiento o, por lo menos, me mandan una información importante, en donde dice, por ejemplo, que Magdalena 2 no sube a 600.000 millones; Pacífico 1 está totalmente desfinanciado, faltan casi 2 billones de pesos; Mar 2, a este Gobierno le correspondieron casi 400.000 millones en los cuatro años, pero era de vigencias futuras de Santos, si vas al suroeste está paralizado; entonces, si ya entregaron los recursos, si ya tienen estos recursos, por qué las obras no se ven. Yo sí quiero advertirle acá, esto no es una amenaza, ni más faltaba, es mi posición y es mi función, como Senador, de control político, que sí va a ser muy meticuloso con el cuadro que usted nos envíe, frente al tema de los 30 billones de pesos, porque aquí le está teniendo que poner plata el Gobernador de Antioquia para terminar el Túnel del Toyo, con el Alcalde de Medellín, precisamente porque la Nación no quiso desembolsar los recursos, y ahora vienen ustedes a esto...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para terminar, Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

... Que entonces ustedes han cumplido con 30 billones de pesos, ¿por qué entonces no se cumplió con el tema del Túnel del Toyo? Si tenían 30

billones de pesos, 30 billones de pesos es mucha plata. Lo mismo, con todo respeto, Presidente de la ANI, la vía entre El Tablazo y el aeropuerto José María Córdova es una obligación del Estado, es una vía nacional, entonces, en ese sentido, no es que la Gobernación incumplió dando el recurso, no, simplemente la Gobernación dijo: “Si ustedes no tienen la plata, venga a ver yo qué hago para tratar de dar el recurso”. Muy seguramente si ya lo dijo, va a tener que dar el recurso la Gobernación, como también en el Túnel del Toyo, porque este Gobierno nacional no le interesa Antioquia, no le interesa el desarrollo de Antioquia y no ha puesto los recursos para las grandes obras del departamento de Antioquia; lo mismo con el Director de Invías. Con esto termino, también yo creo que debemos hacer un examen juicioso, frente a todo este tema, porque ustedes mismos, ustedes mismos, doctor..., ¿el nombre del Director de Invías? doctor Jhon Jairo, ustedes mismos en el derecho de petición que a mí me responden.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

30 segundos, Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

De los peajes de Santuario-Caño Alegre, 250.000 millones de pesos; ingreso de los peajes Los Llanos-Tarazá, por ejemplo, 96,729 millones de pesos; y se han invertido en el departamento de Antioquia 45%, 45%. Lo que les quiero decir, usted tiene aquí otras cifras, pero además de eso, nosotros no podemos extender la norma, como usted la está extendiendo, con todo respeto, así queramos, pero es que Chocó es otro departamento, usted no me puede incluir a Chocó cuando la ley habla del departamento o zona de influencia, de donde se recogen o donde se ingresan o donde se recaudan el tema de los peajes; yo creo que ahí esto sí merece otro debate, ya no alcanzará el tiempo, pero muy seguramente pues estaremos en las diferentes acciones, como los derechos de petición y lo que nosotros podamos hacer, tratando de explicarle esto a la ciudadanía. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador. Tiene la palabra, para cerrar, cinco minutos el Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, yo insisto en lo que afirmé hace un momento, en el sentido de que a mí no se me dieron respuestas, hice una sola pregunta concreta y no se me respondió. Voy a seguir insistiendo, doctor Óscar Javier, y va a tocar con copia a la Procuraduría, para que, por favor, me contesten con certeza y claridad las inquietudes que yo he planteado. De otra parte, doctora Carolina, yo también tengo un proyecto de ley, que presenté hace unos días, sobre el tema de la reforma a las normas que orientan el funcionamiento del modelo de concesiones en Colombia. Ese

proyecto se quiso juntar con uno del doctor Alex Flórez y el doctor Fabián Díaz; yo pedí que no se acumularan porque siendo la misma temática, digamos, no son proyectos de naturaleza similar. Fuera muy bueno mirar qué pasa con su proyecto, Carolina, para que nos pongamos de acuerdo en si es acumulable o no, y esperamos que el Gobierno le pare bolas a esto. Yo le pedí un concepto... aquí dice la Ministra que es que hay que reevaluar el modelo de concesiones, habla pues de la tensión Estado sector privado y que hay que actualizar las normas porque a la luz de 30 años de vigencia del modelo, hay cosas que hay que cambiar, de acuerdo con la realidad de la evolución de este proceso, pero no le paran bolas a la iniciativa.

Yo mandé al Ministerio, pidiendo concepto de ese proyecto de ley, no me contestaron, de la ANI me dicen que mandaron al Ministerio y el Ministerio me manda otra vez para la ANI, y me contestan con un documento bastante prolijo que ni siquiera firmaron; entonces pongámosle bolas a ese tema, pongámosle seriedad. De tal manera que yo debo decir, con toda claridad y con todo respeto, que no me declaro satisfecho con las respuestas y que, por lo tanto, nos vamos con la misma incógnita, Ministra, que tenemos en el Eje Cafetero, no tenemos claro qué va a pasar, no con la prórroga, señor Subdirector, sino con una nueva concesión, que implicará de plano prorrogar por 30 años más la concesión “Autopistas del Café”; no estoy hablando de prórroga, sino de una nueva concesión, y no tenemos claridad sobre eso, porque aquí no ha habido claridad ni antes ni después, ni ahora, ni en este momento. De tal manera que ojalá que, doctor Óscar Javier, usted que es el doliente de este tema, nos diga luego con fechas exactas qué va a pasar con eso y no simplemente anunciar que va para el primer trimestre del año 2026, cuando existe el perentorio mandato legal, que establece unos términos para definir cuándo se toman o no estas decisiones. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador Guido. Le agradezco mucho la presencia a los miembros del Gobierno nacional, la presentación de sus respuestas y la participación activa, en el marco de este debate tan importante para el país y en cumplimiento del Estatuto de Oposición; se pueden retirar en el momento que lo consideren los miembros del Gobierno. Le pido al Senador Esteban Quintero que nos ayude, por favor, haciendo los anuncios como Secretario de la Comisión. Vamos a citar para el día de mañana y que podamos avanzar en la conversación y discusión del debate de algunos proyectos, que están pendientes, pidiendo el concurso de todos ustedes, a las UTL, recordándoles que estamos a punto de culminar el año y que, por lo tanto, es importante que podamos avanzar, así que tendremos mañana Comisión. Si el señor Presidente, Lidio García, cita a las 10 de la mañana, como se ha anticipado, vamos a citar a las 8 de la mañana, mañana miércoles. Querido Secretario, hagamos los anuncios.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Y ojalá, ojalá, Presidente, que el proyecto de ley del cual hablé se tenga en cuenta para ponerlo en los primeros lugares del orden del día, si es posible, para que le vayamos dando trámite.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Claro que sí, Senador. Adelante, Secretario.

El Secretario *ad hoc*, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidente. Me sirvo anunciar los proyectos de ley para el estudio y votación para la próxima sesión de Comisión:

1. Proyecto de Ley número 133 de 2025 Senado, número 315 de 2024 Cámara. Ponente: Soledad Tamayo.
2. Proyecto de Ley número 176 de 2025 Senado. Ponente: Soledad Tamayo.
3. Proyecto de Ley número 84 de 2025 Senado, número 303 de 2025 Cámara.

Ponente: *Ana María Castañeda Gómez.*

4. Proyecto de Ley número 135 de 2025 Senado, número 400 de 2024 Cámara.

Ponente: *Ana María Castañeda Gómez.*

5. Proyecto de Ley número 226 de 2025 Senado.

Ponente: *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.*

6. Proyecto de Ley número 229 de 2025 Senado.

Ponente: *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.*

7. Proyecto de Ley número 430 de 2025 Senado, número 186 de 2024 Cámara.

Ponente: *Carlos Andrés Trujillo.*

8. Proyecto de Ley número 149 de 2025 Senado, número 116 de 2024 Cámara.

Ponente: *Alex Javier Flórez.*

9. Proyecto de Ley número 453 de 2025 Senado, número 316 de 2024 Cámara.

Ponente: *Carlos Andrés Trujillo*

10. Y Proyecto de Ley número 29 de 2025 Senado.

Ponente: *Guido Echeverry Piedrahíta.*

Siendo las dos y veinte minutos de la tarde (2.20 p. m.), el señor Presidente, honorable Senador *Alex Xavier Flórez Hernández*, levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

ÁLEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ
Presidente

SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 16-25, de la sesión del día 2 de diciembre de 2025, que consta de 59 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los veinticuatro (24) días del mes de marzo de 2026.


JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta