

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIV - N° 893

Bogotá, D. C., viernes, 6 de noviembre de 2015

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 006 DE 2015

(agosto 25)

Cuatrenio Constitucional 2014-2018

Legislatura 2014-2018

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2015
al 20 de junio de 2016

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

Salón: José Fernando Castro Caicedo

A las once y cinco (11:05 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda, ordena dar lectura al Orden del Día y llamar a lista.

Secretario Jaír José Ebratt Díaz:

Con gusto Presidente. Buenos días para todos.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 25 de agosto
de 2015

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Invitación a la señora Ministra de Transporte Natalia Abello Vives, para que, de conformidad con el artículo 4º, de la Ley 3ª de 1992, se sirva presentar un informe sobre el Presupuesto de esa Cartera y del sector incluido en el Proyecto de ley número 048 de 2015 Cámara, por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2016.

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Atilano Alonso Giraldo Arboleda.

El Vicepresidente,

Diego Patiño Amariles.

El Secretario,

Jaír José Ebratt Díaz.

El Subsecretario,

Hernán Cortés Rojas.

Está leído el Orden del Día Presidente.

Presidente, Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Buenos días para todos. Saludo cordial a todos los colegas representantes. Bienvenido doctor Carlos García, Director de Inviás, la Ministra viene en camino en diez minutos estará acompañándonos.

Gracias Secretario, sirvase llamar a lista.

Secretario:

Anaya Martínez Fredy Antonio

Castiblanco Parra Jairo Enrique

Correa Vélez Víctor Javier

Cuero Valencia Carlos Alberto

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

López Flórez Inés Cecilia

Lozada Polanco Jaime Felipe

Patiño Amariles Diego

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Le informo Presidente que han contestado a lista diez (10) honorables Representantes, en consecuencia se registra quórum decisorio.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes siete (7) honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Cipriano Moreno Édgar Alexander

Cuello Baute Alfredo Ape

González Medina Hugo Hernán

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Rincón Herrera Ana María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Con excusa el Representante:

Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro

Presidente:

Muy bien Secretario, en consideración el Orden del Día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado ¿Aprueban el Orden del Día?

Secretario:

Ha sido aprobado Presidente.

Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día, Secretario.

Secretario:

II

Invitación a la Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, para que de conformidad con el artículo 4° de la Ley 3ª de 1992, se sirva presentar un informe sobre presupuesto de esa cartera y del sector incluido en el presupuesto de Ley 048 de 2015 Cámara, por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropiações para la Vigencia Fiscal del 1° de enero al 31 de diciembre de 2016.

Presidente:

Básicamente hoy en esta sesión vamos a trabajar dos temas acordados con la señora Ministra. En la primera parte se va a dar un informe de todos los avances en infraestructura y transporte del 2010 a la fecha.

En la segunda parte son los puntos que la Ministra le va a exponer a esta comisión para tener en cuenta para el presupuesto, en esa primera parte hay un informe de Inviás, y la Ministra ha autorizado al doctor Carlos García, Director de Inviás, quien nos va a dar ese informe mientras llega la Ministra, doctor García tiene el uso de la palabra.

Doctor Carlos García Montes, Director de Inviás:

Muy buenos días a ustedes Representantes de la Comisión Sexta de la Cámara. Yo quisiera hacer la presentación de lo que han sido los proyectos que se han adelantado durante el primer periodo del Presidente Juan Manuel Santos, y adicionalmente en los logros que se han tenido en el avance de las obras del Instituto Nacional de Vías en la vigencia del año 2015, una vez termine yo llegará la Ministra quien les hará la presentación de esos logros en términos de las iniciativas de cuarta generación, las iniciativas privadas que se han presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura,

igualmente en el tema aeroportuario a través de la Aeronáutica Civil, y posteriormente en la segunda parte como lo señaló el Presidente de esta Comisión se hará una presentación de lo que es el presupuesto asignado para la vigencia fiscal del año 2016 y que ha sido presentado al Congreso de la República el pasado mes de julio por parte del Ministerio de Hacienda. Damos inicio con relación a lo que es el programa de impulso para la productividad y el empleo en su segunda etapa denominado “El Pipe Dos”, en este sentido tenemos muy buenas noticias porque a través del Ministerio de Hacienda en una solicitud que hicieran el Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Transporte junto con la Vicepresidencia de la República si bien no logramos obtener el recurso de diez 10 billones de pesos que teníamos programado para desarrollar en este cuatrienio, se nos han autorizado recursos del orden de cuatro 4 billones de pesos, que serán destinados para este programa de impulso a la productividad y el empleo.

Tenemos una asignación presupuestal en la vigencia del año 2015 que fue aprobada por el Congreso de la República en el presupuesto de esta anualidad el año inmediatamente anterior del orden de trescientos cincuenta mil millones (\$350.000.000.000) de pesos que fueron destinados específicamente para los proyectos de conectividad regional o de red secundaria; y el recurso restante sí son vigencias correspondientes a los periodos 2016, 2017, 2018 y 2019.

El alcance entonces de estos billones podemos ver que vamos a intervenir 858 kilómetros de red de carreteras en el país de los cuales el 58% corresponde a la red nacional de carreteras y el 42% de los recursos asignados o de los alcances y las metas físicas propuestas corresponden a la red secundaria del país.

Nosotros hemos logrado al día de hoy llegar al proyecto número 38 de los propuestos sacados a través de prepliegos que corresponde al tramo número cuatro de la vía entre Lobo Guerrero y Cisneros, pero también hemos hecho ya hacer cierres de estos proyectos que están presentados a licitación pública.

El impacto de este programa de Cuatro G, básicamente está en la totalidad de los departamentos en aquellos donde no estuvo “El Pipe Dos”, como es el caso del departamento del Amazonas, nosotros estamos sacando una licitación pública con recursos de la Red Nacional de Carreteras para la vía Leticia-Tarapacá, por cinco mil (\$5.000.000.000) millones de pesos, en el caso del departamento del Vichada; avanzamos en un convenio con el departamento del orden de nueve mil (\$9.000.000.000) millones de pesos, los cuales van a seguir construyendo la pavimentación de la vía entre Puerto Carreño y Juripe, igualmente en el caso del departamento del Vaupés tenemos suscrito un convenio con el municipio de Mitú con el propósito de invertir, del orden de unos seis mil (\$6.000.000.000) millones de pesos a una de las vías más importantes que tiene ese departamento. Recordemos que ese departamento carece de vías de la red nacional de carreteras, y en el caso del Guainía también suscribimos un convenio con ese departamento con el propósito de avanzar en los trabajos de una red terciaria que comunica a Inírida con un centro poblado rural en ese departamento, los demás departamentos del país quedaron involucrados en este programa de 4 billones de pesos ahí se encuentran la totalidad no solamente en el sur, sino también en el centro y el norte del país.

Los proyectos me voy a referir solamente a algunos de ellos pero nosotros estamos muy satisfechos, ya hicimos el cierre de nueve proyectos con una participación muy importante para el país, para el Instituto Nacional de Vías, para el Ministerio de Transporte, hemos sacado proyectos que en épocas pasadas fueron declaradas desiertas como es el caso de la intervención que vamos a hacer sobre el río Jijumiamandó en el departamento del Chocó, donde recibimos siete propuestas; y en ese mismo departamento la vía Bahía Solano, El Valle, tuvo nueve propuestas, pero cuando ya nos acercamos a departamentos tan importantes y en sectores donde sí hay conectividad vial, yo quiero hacer referencia al Chocó porque el caso de Bahía Solano no tiene conexión vial, entonces eso dificulta la presentación de propuestas por parte de firmas de ingenieros y en el caso en el río Jijumiamandó, pero para el resto de los proyectos viales la conexión sí es por vía terrestre y en el caso por ejemplo del departamento de Nariño nosotros pudimos hacer el cierre ya del proceso de licitación pública, del tramo entre el puente de Rumichaca y la variante Ipiales alrededor de un kilómetro del orden de treinta mil (\$30.000.000.000) millones de pesos, con una participación muy importante de 39 proponentes.

Y también en el departamento de Antioquia ya hicimos el cierre de la vía Granada-San Carlos; en ese departamento se presentaron 62 proponentes, también hicimos el cierre de la vía Aka 15 Tierra Alta con una participación muy importante un proyecto de cincuenta mil (\$50.000.000.000) millones de pesos que nos permitirá entre otras también avanzar en el tema del Puente de Valencia que tantas dificultades se han tenido en ese departamento. También con un número muy alto de propuestas mayores de 40, Mayapo-Manaure, en el departamento de La Guajira, también fue cerrado recientemente, tal vez la semana inmediatamente anterior con un número de propuestas igualmente elevado.

Puente de Boyacá-Samacá, en el departamento de Boyacá, con un número muy importante de proponentes. Ya les había comentado los dos del Chocó, ayer tuvimos Astilleros-Tibú en el departamento de Norte de Santander, el de Facatativá-El Rosal que acabamos de cerrar el día de hoy hacia las diez de la mañana con un número de proponentes que fue el más alto de todos con 94 proponentes; nosotros vamos a seguir el día de mañana en el departamento de Bolívar con la transversal de Montes de María entre los departamentos de Bolívar y Sucre, esta semana también vamos a cerrar Suratá-California en el departamento de Santander; en el departamento del Tolima esta semana se hará el cierre de los accesos al Aeropuerto de Perales y finalizaremos esta semana con el cierre de la transversal de Cusiana entre el Crucero y Pajarito. Todos estos proyectos tienen unas fechas que fueron publicadas en diarios nacionales y regionales y hemos cumplido a raja tabla las fechas que se estaban proponiendo de apertura de las licitaciones.

En total vamos en un número de 38 procesos abiertos y esperamos así mismo que las fechas programadas para la adjudicación de estos procesos se cumplan estrictamente a partir del 16 de septiembre de este año 2015, hasta el mes de noviembre de esta anualidad con el propósito de que la totalidad de este programa que tiene alrededor de 57 proyectos se puedan iniciar algunos de ellos durante este último trimestre de la vigencia del año 2015 y otros en el segundo día del primer mes del año 2016.

El programa más importante que se vaya a realizar en este cuatrienio por parte del Instituto Nacional de Vías, tuvimos otros que quiero resaltar el día de hoy, como es el caso de los corredores de prosperidad que fueron licitaciones abiertas en el año 2012 para 16 sitios en 14 departamentos del país, un proceso que salió completamente bien, con toda la transparencia que es lo que se ha tratado de buscar y que ha hecho y significado la importancia que ha tenido y el reconocimiento que ha tenido el Instituto Nacional de Vías por parte de agremiaciones tan importantes como la Cámara Colombiana de la Infraestructura y la Sociedad Colombiana de Ingenieros. En esa oportunidad fueron 2.4 billones de pesos aproximadamente los que salieron a licitación y también tuvimos un programa de mantenimiento y rehabilitación de carreteras del orden de 1.2 billones de pesos, que tuvo un alcance de más de 22 departamentos en todo el país.

Este segundo programa ya finalizó, los últimos recursos se asignaron en esta vigencia fiscal, el programa de prosperidad también está finalizando las últimas inversiones y obras que se terminarán en este programa están en los departamentos del Chocó, Cauca y Boyacá, para finalizar estos proyectos en la vigencia del año 2016.

Ahora vamos en la presentación a mostrar las cifras del presupuesto del Instituto Nacional de Vías y lo que queríamos mostrar en esta transparencia es que los recursos que fueron signados en el Invías a precios constantes del 2014, en el periodo 2002-2009 fue del orden de diecinueve (19) billones de pesos, y en el periodo 2010-2015, es decir, involucrando el presupuesto de esta vigencia es del orden de 22.5 billones de pesos, estamos comparando un periodo de 8 años con un periodo de 5 años; es decir, que hemos tenido un incremento presupuestal para el Invías del 18% y un incremento anual de inversión del orden de 2.38 billones a un promedio de 3.7 billones, nosotros entendemos la realidad que va a afrontar el país, no solo en este presupuesto de la vigencia del 2015 donde hemos tenido un aplazamiento de recursos por una directriz del Ministerio de Hacienda, sino también lo que va a significar el presupuesto de la próxima vigencia fiscal del año 2016 y del cual la señora Ministra les hablará con amplitud en términos de lo que van a ser las restricciones presupuestales para el sector transporte incluyendo en este caso al Instituto Nacional de Vías.

Yo quisiera en la siguiente presentación mostrar proyectos bastantes importantes que se han venido desarrollando en el país y que seguiremos impulsando a través del Pipe Dos, como es el caso de la transversal de Boyacá en donde nosotros vamos a asignar recursos adicionales del orden de ciento diez mil (\$110.000.000.000) millones de pesos, proyecto que seguramente esta semana se estará sacando un prepliego; igualmente también quisiera destacar uno de los proyectos más emblemáticos para el país que ha tenido muchísimas dificultades, me tocó a mí enfrentar un proceso de caducidad cuando llegué al Instituto Nacional de Vías en noviembre del año anterior que terminó en un acuerdo con el contratista, y que nos va a permitir hacia el mes de noviembre del año 2016 tener finalizadas las obras de construcción del Túnel principal de La Línea; que es un túnel de 8.6 kilómetros, la construcción de 24 viaductos en ese corredor entre Calarcá y Cajamarca, y la construcción de 20 túneles más.

Igualmente dentro de ese cruce de la cordillera Central venimos ejecutando con otros contratistas la finalización de lo que se han denominado obras anexas que son 3 túneles más, en una longitud de 2.3 kilómetros que esperamos esas obras sean finalizadas hacia el mes de mayo del año 2016, estamos adelantando el revestimiento y la pavimentación del túnel piloto que es una obra que se hizo paralelo alto en el principal, con el propósito de que ese túnel sirva como vía de escape del principal, y esperamos en el mes de septiembre de este año con unos recursos que se acaban de desahorrar para inyectar nuevos recursos a lo que es el cruce de la cordillera Central. Se están sacando dos procesos licitatorios muy importantes para el corredor vial como es el intercambiador de Versalles en el municipio de Calarcá, una obra que tiene un costo de noventa mil (\$90.000.000.000) millones de pesos y adicionalmente los equipos electromecánicos para el túnel principal que es una inversión del orden de los doscientos noventa mil (\$290.000.000.000) millones de pesos, dadas las restricciones presupuestales utilizaremos recursos disponibles de la vigencia del año 2015 y vigencia futura que hemos solicitado del año 2017.

Esperamos entonces que con estas inversiones del cruce de la cordillera Central se ponga en operación todo este sistema de lo que es el cruce entre Calarcá y Cajamarca en el primer semestre del año 2017, terminado el túnel en noviembre del año 2016 como se ha puesto en este acuerdo conciliatorio, esto permitirá tener prácticamente un corredor de doble calzada desde Bogotá hasta Buenaventura, porque también quisiera hacer referencia en este momento a que estamos cumpliendo los compromisos de finalizar obras de segunda calzada entre el corredor de Lobo Guerrero y Buenaventura; tramos que tiene a cargo el Inviás entre Citronela y altos de Zaragoza, entre altos de Zaragoza y Cisneros, y entre Cisneros y Lobo Guerrero cuya licitación está saliendo en prepliegos el día de hoy. Igualmente que salió estos días en el tramo 1 uno para el sector entre Citronela y altos de Zaragoza, y por su parte la Agencia Nacional de Infraestructura viene terminando para el año 2016 lo que es la doble calzada entre el sector de Media Canoa y Lobo Guerrero, como también las iniciativas privadas que les comentará la Ministra que garantizará la segunda calzada entre Cajamarca e Ibagué, la doble calzada existente hoy en día entre Ibagué y Girardot y la doble calzada existente hoy en día entre Girardot y Bogotá y una propuesta de iniciativa privada entre Calarcá y La Paila, que se unirá a lo que ya son las dobles calzadas existentes en el departamento del Valle del Cauca.

Ya hice los comentarios con relación a las obras anexas y pasaré en inversiones que se han realizado por parte del Instituto Nacional de Vías en lo que es mantenimiento rutinario, cubrimos la totalidad de la red nacional de carreteras no concesionadas, 11.600 kilómetros, con microempresas y administradores viales, estamos desarrollando e iniciamos la semana inmediatamente anterior la construcción del puente Pumarejo luego de tres meses de pre-construcción; el propósito que tenemos con el puente de Pumarejo nosotros es poder terminar esa obra durante el periodo del Presidente Juan Manuel Santos, la obra está proyectada para mayo del año 2018 una inversión que supera los seiscientos veinticinco mil (\$625.000.000.000) millones de pesos, hemos trabajado sin descanso para garantizarle al contratista que no tenga ningún inconveniente desde el

punto de vista predial, social y ambiental, en el desarrollo de esta importante obra no solo para la región Caribe sino para todo el país, con este puente de Pumarejo se garantizará la navegabilidad del río Magdalena los puertos que se localicen en la zona cercana al municipio de Barranquilla, e igualmente conectará proyectos muy importantes de la Nación como dice el proyecto de la vía entre Cartagena y Barranquilla, y la vía entre Barranquilla y Yé de Ciénaga en el departamento del Magdalena.

Igualmente tenemos otros proyectos a los cuales recibimos con dificultades como es el caso de la vía de la Soberanía y de la transversal de La Macarena; proyectos de infraestructura vial en el departamento de Norte de Santander y con un gran impacto para lo que son el departamento de Arauca; este es un convenio que se ha suscrito desde el año 2009 con Fonade y con el Ejército Nacional que entró en su etapa de terminación de sus primeros recursos.

Este año hemos tenido dificultades enormes invernales de este corredor, solamente hasta hace algunos días logramos restablecer la transitabilidad restringida en este importante corredor vial, pero hay que hacer importantes inversiones estaban plasmadas en el recurso de diez 10 billones de pesos, para hacer avances de doscientos mil (\$200.000.000.000) millones de pesos más, en términos de ir pavimentando este corredor vial.

En relación con la transversal de La Macarena ya garantizamos avanzar de San Juan de Arama, hacia el municipio de Mesetas en el departamento del Meta y continuamos con los pavimentos entre Baraya y el municipio de Colombia en el departamento del Huila; esa tiene que ser la conexión de la cordillera Central que habilitará en un futuro la Orinoquia con el Pacífico colombiano, un reclamo que se ha hecho desde el suroccidente del país, nosotros con este programa de impulso a la productividad y del empleo estamos garantizando avanzar en los estudios de Fase II para el cruce de la cordillera Central desde el municipio de Pradera en el Valle del Cauca hasta el municipio de Herrera en el departamento del Tolima, con paso hacia el departamento del Huila y luego la terminación de este gran corredor en el departamento del Meta.

Hemos hecho inversiones de mantenimiento que queríamos destacar como es el caso de la vía entre Cúcuta y Ocaña, El Zulia, Sardinata, altos del Pozo, eran unas vías que estaban completamente deterioradas e hicieron inversiones que han permitido garantizar una muy buena conexión hoy en día entre Cúcuta hacia el Magdalena y buscar esa conexión con la Ruta del Sol Dos, que se extendió casi llegando hacia la zona del río del Oro en el departamento del Norte de Santander como parte de lo que es el proyecto de tercera ola de concesiones que comunica a Ocaña con la capital del departamento del Norte de Santander. Igualmente en el departamento de Santander el Inviás ha desarrollado unos muy importantes proyectos que no solamente benefician al departamento de Santander sino también a departamentos como Boyacá, el caso de la transversal del Carare, un proyecto donde nosotros hemos hecho inversiones para garantizar el mejoramiento del corredor entre Puerto Araújo y Cimitarra, 30 kilómetros que debemos finalizar en el presente año 2016, y adicionalmente terminar los pavimentos entre Cimitarra y Landázuri, nos faltan 5 kilómetros y ese proceso de licita-

ción en el “Pipe Dos”, quedó prácticamente garantizado para terminar la pavimentación de todo el corredor.

Igualmente los trabajos que se han hecho de mantenimiento y rehabilitación entre Landázuri, Vélez y el municipio de Barbosa, en ese mismo departamento con beneficio como les comentaba también muy importante al departamento de Boyacá, también los trabajos de pavimentación de la vía entre la Palmera-Málaga, en el departamento de Santander pero que son fundamentales para generar una comunicación entre los departamentos de Norte de Santander y Boyacá, invertimos más de noventa mil (\$90.000.000.000) millones de pesos entre Duitama y la Palmera; no solamente rehabilitados los tramos que estaban muy deteriorados sino terminando los pavimentos que estaban pendientes de hacer en ese corredor vial.

Ya el Fondo de Adaptación viene haciendo la construcción de un importante puente en el sector de la Palmera muy cerca del municipio de Capitanejo y, finalmente, en el departamento de Santander también hemos hecho inversiones a una vía que es muy emblemática de la Red Nacional de Carreteras como es la vía Curos-Málaga, proyecto del cual vamos a asignar cien mil (\$100.000.000.000) millones de pesos más, para garantizar la terminación de pavimentos entre el municipio de San Andrés y el municipio de Guaca; y seguir avanzando entre el municipio de Málaga en dirección hacia estos anteriores municipios y sobre todo llegando a lo que es el puente de Laisgaira un proyecto que también se desarrolla con recursos de la Nación a través del Fondo de Adaptación.

Finalmente, en lo que corresponde al Instituto Nacional de Vías tenemos nuestros programas de la red secundaria y de la red terciaria. Red secundaria, el programa de contratos plan ejecutados con inversiones en siete departamentos en el país, con una inversión del orden de 2 billones de pesos, entre recursos de esos departamentos y recursos de la Nación, Nariño, Cauca, Tolima, Boyacá, Santander, Arauca y, finalmente, una vía que enlaza tres departamentos entre el Chocó, Antioquia, Córdoba. Y en términos de red terciaria que se han dado las mayores inversiones que el Gobierno alguno haya proporcionado como apoyo a las entidades territoriales; han sido 2.8 billones de pesos los que se han asignado a la red terciaria del país, una intervención de 33.000 mil kilómetros, y una construcción de 1.300 kilómetros de placa huella que garantiza la durabilidad de las intervenciones y de los recursos de la Nación con obras también que tienen que ver con el manejo de las aguas, como boscoberes o pequeños pontones.

Finalmente con estabilidad de taludes como es la construcción de muros para evitar pérdida de banca y, sobre todo, para garantizar transitabilidad en la red terciaria en las temporadas de invierno y quitarle a centros poblados rurales esas dificultades que viven en épocas de verano con los impactos ambientales que trae el polvo generado por la misma carretera. Esto es en términos generales señores Representantes las inversiones y los grandes programas que se han desarrollado a través del Instituto Nacional de Vías, las que estamos desarrollando que han sido para nosotros motivo de mucha satisfacción lograr que la semana anterior cerráramos esta aprobación del Ministerio de Hacienda a través de un Confis de 1.7 billones de pesos, y que no nos afectara el cronograma que le hemos planteado al país y que nos permitiera el día viernes, es decir, el día siguiente

sacar el proceso licitatorio de una vía muy importante para el país y para el sur del país y no solamente para Colombia, sino también para la hermana República del Ecuador como es la terminación de los 23 kilómetros del pavimento del denominado Corredor del Sur, es decir, la vía entre el Puente Internacional de San Miguel hacia Santa Ana de un total de 101 kilómetros, de los cuales hemos garantizado la pavimentación de 78 kilómetros, la construcción de dos puentes muy importantes uno sobre el río Putumayo, del orden de veinticinco mil (\$25.000.000.000) millones de pesos; y una rehabilitación de un puente que desafortunadamente tuvo un atentado de la subversión pero que esperamos entregar este año nuevamente, que es el puente sobre el río Guamuez, con este corredor vial prácticamente enlazamos el proyecto de cuarta generación de concesiones segunda ola entre Santa Ana-Mocoa y Neiva; para prácticamente vincular todo el sur del país con el interior de Colombia sin tener en este caso una alternativa de importación y exportación, sin tener que hacer cruces sobre la cordillera Central.

Entonces señores Representantes ya los dejo con la señora Ministra para avanzar en esta presentación y citación que ustedes muy amablemente nos han hecho.

Presidente:

Muy bien doctor Carlos García, Director de Inviás. Ministra muy buenos días, bienvenida a esta su Comisión la estábamos esperando y qué bueno que hoy nos acompañe, ya habíamos iniciado precisamente esta sesión con el informe que nos acaba de dar el doctor Carlos García con lo que tiene que ver con Inviás; estoy seguro de que la mayoría de los colegas tienen preguntas para hacerle de acuerdo a su informe doctor García, y cómo no, aprovechar la visita para que usted como Director de Inviás dé las respuestas a estas inquietudes. Pero les voy a pedir a los colegas que tengan sus apuntes, sus preguntas, para que terminemos con el informe de la Ministra.

En general y al final de la sesión hacemos las preguntas tanto al Director de Inviás como a la Ministra. Primero el informe general y después uno o dos puntos del presupuesto que esta Comisión quiere escucharla para nosotros tenerlos en cuenta para la aprobación de este. Tiene el uso de la palabra Ministra.

Natalia Abello Vives, Ministra de Infraestructura y Transporte:

Muy buenos días Presidente, Mesa Directiva y honorables Representantes. Yo me siento aquí en casa en esta Comisión y qué importante poder estar aquí para contarles cuáles han sido los principales logros, objetivos, que estamos buscando en materia de infraestructura, los logros que hemos tenido en los ya 5 años corridos del Gobierno y lo que buscamos en los próximos 3 años de cara al marco de gastos de mediano plazo y a los instrumentos que tenemos alrededor del sector infraestructura. Entiendo que el Director del Inviás les hizo una presentación; yo quiero resumirles en cuanto al tema de obra pública, cual ha sido el objetivo de este Gobierno en los primeros 5 años, se ha visto un cambio fundamental con lo que venía ocurriendo en el ritmo de inversiones que se daba en este sector de infraestructura con lo cual hemos podido acometer este cúmulo de proyectos; pasamos de un promedio de 2.2 billones de pesos en inversiones de infraestructura, a un promedio de 7 billones de pesos anuales que nos pusieron en el reto de dar el gran salto de infraestructura,

y este salto qué significa, significa que el país pueda volver a niveles competitivos, hoy estamos tanto en el índice de logística de desempeño, como en el índice de competitividad en el Banco Mundial en posiciones muy complejas, muy difíciles, estamos a nivel de América Latina en el puesto 18, queremos saltar al tercer puesto en materia de infraestructura y eso sólo se logra con inversiones y con una buena rentabilidad de infraestructura a través de procesos logísticos, nosotros estamos enfocando todos los esfuerzos en dos grandes escenarios, ahora entro a detallarles el tema.

Un primer escenario es poner al día el tema de infraestructura, y hacer esto significa una infraestructura vial, la infraestructura fluvial con el principal eje de todo el país que es el río Magdalena, infraestructura aeroportuaria, y todo el tema de la recuperación de la red férrea. En materia de la infraestructura vial tenemos dos grandes frentes al interior del Ministerio de Transporte.

Uno es el eje del Inviás, a través de los programas de obra pública, y otro es el eje a través de la Agencia Nacional de Infraestructura que todos son los programas de las concesiones viales.

En el programa de obra pública yo quería resaltarles tres cosas principales. Una, las inversiones que se hicieron en los primeros 5 años de Gobierno, apuntaron a buscar la presencia del Gobierno en el territorio, en las regiones, en recuperar la red nacional de carreteras y avanzar en la conectividad entre los diferentes municipios y entre la red nacional y la red secundaria y hacer presencia a través de la red terciaria, en eso nos enfocamos los primeros cinco años, que vamos a enfocarnos en los próximos cuatro años con el programa del “Pipe Dos Punto Cero” que son los 4 billones de pesos que ya les comentó el Director de Inviás y que estamos en el proyecto número 39 de los 57 proyectos que ya se encuentran en la etapa licitatoria y que tenemos una participación muy importante. Hoy recibimos 94 propuestas en el proceso que se cerró el día de hoy, ya llevamos alrededor de 9 procesos que ya estamos recibiendo propuestas y en esos 4 billones de pesos vamos a atender 858 kilómetros entre red nacional y red secundaria; con el fin de complementar las inversiones que veníamos haciendo a través de los programas que en los cinco años anteriores se venían haciendo poco a poco de acuerdo con las necesidades o con los recursos que se iban aprobando en los presupuestos año tras año; ahora lo que hicimos es unir todo un gran programa, traer vigencias futuras y contratar desde ya todo lo que podemos hacer de acuerdo a nuestro marco de gastos y culminar estos proyectos.

Segundo, seguir haciendo presencia en territorio donde hay conflicto, donde la presencia del Estado es baja o donde no tenemos casi presencia.

Tercero, generar la conectividad regional en esos puntos de acceso donde sabemos que es la última milla, donde tenemos inversiones importantes en la red de carreteras nacionales pero que al llegar a las ciudades, tenemos un rezago o no tenemos esa última milla cubierta de manera que podamos generar toda la competitividad que es el objetivo que estamos buscando nosotros de dar el gran salto de la infraestructura de transporte y colocarnos en niveles competitivos como lo es Chile, como lo es México, a esos niveles pero no solamente lo vamos a lograr con los programas de obra pública; era necesario abordar el programa de conce-

siones viales que nos garantizaran las grandes inversiones que requerimos a largo plazo para generar esos espacios de infraestructura que necesitamos, los cuellos de botella, las mejoras de las vías, el rendimiento de las mismas que tenga una mejor movilidad, que podamos generar ahorro en costos de operación en costos de transporte, que tengamos una mejor radio- curvatura de las vías; todo un programa que nos permite intervenir aproximadamente unos 7.000 kilómetros de vías, dentro de los cuales nos comprometimos con el Presidente que para finales de este Gobierno en el año 2018 íbamos a generar 1.300 kilómetros nuevos de nuevas calzadas, no solamente las siete mil intervenciones de mejoramiento de las vías, sino que de esas siete mil intervenciones íbamos en este Gobierno a entregar los 1.300 kilómetros de nuevas calzadas y, por supuesto, vamos a hacer trabajos de mejoramiento también en las calzadas existentes, sería construcción nueva y esa es nuestra megameta a la que nos comprometimos en Villavicencio cuando hicimos la rendición de cuentas con el Presidente.

Entonces el programa en el que estamos enfocados nosotros es el “Pipe Dos Punto Cero”, para sacar adelante los 57 proyectos que se van a ejecutar en los próximos cuatro años, el programa de las autopistas de cuarta generación que ustedes han conocido hemos estado aquí, pero contarles un poco en el avance en el que estamos, y el programa aeroportuario y un poco la recuperación de la red férrea que es un tema que va más lento dentro del programa y la navegabilidad del río.

Entonces en materia de concesiones, carreteras en el país; decirles que la primera ola ustedes conocen los diez primeros proyectos de la primera ola que comprenden 1.100 kilómetros que ya todos los contratos se encuentran firmados con actas de inicio, tres proyectos de la primera ola tienen ya cierre financiero, iniciamos actividades el primer año de la firma de los contratos es en la etapa preoperativa donde deben los concesionarios acometer todo el tema de licenciamiento ambiental, deben adelantar todo el tema de gestión predial, la consulta con comunidades y hacer el cierre financiero. El primer año de estos diez proyectos empieza a contar a partir del 4 de noviembre de este año, y de manera escalonada a medida que fuimos firmando las actas de inicio hasta más o menos el mes de marzo del año entrante empiezan a iniciarse ya en etapa operativa todos estos proyectos, es decir, vamos a empezar a ver obras en esos diez proyectos.

La segunda ola no sé si valga la pena recordarles cuáles son los primeros diez proyectos de la primera ola en que estamos en ejecución: Girardot-Honda-Puerto Salgar, estamos en Cartagena-Barranquilla, Pacífico I, Pacífico II, Pacífico III, que es la vía que va de Camilo C -Bolombolo, de la Pintada hasta la Virginia, tenemos conexión Norte que es Remedios- Cauca, tenemos Rumichaca, Pasto, la vía en el Valle del Cauca que es Mulalolo- Loboguerrero, que también va a generarnos importantes ahorros en los costos de desplazamiento. Son diez proyectos.

Presidente:

Ministra no hay problema en enumerarlos, le pedimos el favor que ese informe nos lo haga llegar a cada uno de los colegas, me parece que dar los primeros diez proyectos creo que está bien y como a cada uno nos van a entregar ese informe, vamos a tener la oportunidad de verificar uno por uno. Continúe Ministra.

Natalia Abello Vives, Ministra de Infraestructura y Transporte:

Perimental de Cundinamarca se me estaba quedando, les decía que son 1.100 kilómetros de intervenciones que vamos a hacer, ya se inició esa etapa y arrancamos construcción a partir del 4 de noviembre de manera escalonada, hasta más o menos marzo donde se vence el primer año de la etapa preoperativa; tres cierres financieros, la expectativa es que vamos bastante bien, hay una muy buena acogida por parte del sector financiero, hemos estado en contacto permanente con todas las concesiones lo que nos han venido comentando es que los cierres van muy bien y en los próximos meses tenemos que empezar a ver ya los anuncios con respecto al resto de los cierres.

Segunda ola, 11 billones de pesos de inversión, 1.777 kilómetros de intervenciones, todos los proyectos, ocho de los proyectos se encuentran adjudicados, el noveno ya recibimos propuestas que es la conexión de autopistas Mar II que es la que va desde Cañas Gordas a Necoclí, esa fue la última que abrimos y ya recibimos propuestas, estaremos adjudicándolas en el mes de septiembre. De esta manera ya empezamos a firmar los contratos de concesión de esta segunda ola, y estaremos durante todo el mes de septiembre y parte del mes de octubre firmando contratos de concesión e incluso actas de inicio, de manera que nosotros al mes de noviembre de este año habremos firmado todas las actas de inicio de la segunda ola, de los 1.777 kilómetros que comprenden la segunda ola, los nueve proyectos que son Santa Ana-Mocoa-Neiva, Santander de Quilichao-Popayán, Rumichaca-Pasto, que les había dicho que era de la primera y no, es de la segunda ola, Villavicencio-Yopal, Puerta del Hierro-Carreto-Palmas de Varela, que ya firmamos el contrato con el Presidente y el Vicepresidente, Mar I y Mar II, que es la conexión hacia Urabá, transversal del Sisga y Barrancabermeja-Bucaramanga-Yondó, que ya firmamos el contrato la semana pasada con el Presidente en la ciudad de Bucaramanga, de manera que nosotros vamos a llegar al mes de noviembre con todos estos proyectos completamente firmados, las actas de inicio, esto nos va a generar a que hacia finales del año 2016 estaremos en la etapa operativa de la segunda ola. Nosotros hemos dicho que Colombia entera está en construcción ¿Y por qué lo decimos que estará en construcción los próximos 5 años? Uno, por los programas que estamos adelantando a través del Inviás.

Dos, por el programa de obra pública que hacemos a través de la Aeronáutica Civil y a través de la ANI en las concesiones aeroportuarias.

Tres, por lo que se viene en el programa de Inviás del "Pipe Dos Punto Cero" de los 4 billones que son 57 proyectos para 858 kilómetros.

Cuatro, porque la primera ola ya arranca etapa constructiva en noviembre de este año, porque la segunda ola arranca etapa constructiva a finales del año entrante también, hacia noviembre del año 2016.

Cinco, porque tenemos ocho iniciativas privadas ya aprobadas en este Gobierno y que esperamos que hacia finales de este año podamos llegar a más o menos unas 3 o 4 iniciativas adicionales, que podamos cerrar el año es nuestra expectativa desde el sector con 12 proyectos de iniciativas privadas que suman aproximadamente unos 2.000 kilómetros de intervenciones. Cuáles son las que están aprobadas: Ibagué-Cajamarca, la malla

vial del Meta, todo el corredor de Bogotá-Villavicencio que incluye la doble calzada de Chirajara-Villavicencio, la conectividad entre Antioquia y Bolívar, la conectividad entre Cesar y Guajira, Cambao-Manizales, el tercer carril de Bogotá-Girardot, que ya está aprobado pero todavía está en etapa de licitación o del proceso de licitación abreviada y la otra es la que va de Neiva-Girardot. Ahí tenemos las iniciativas privadas si nosotros llegamos a los 12 proyectos haríamos intervenciones de 2.340 kilómetros, en este momento podemos asegurar que tenemos 8 proyectos ya aprobados, 5 adjudicados, 3 en etapa de adjudicación, uno más que ya están haciendo que está en estos momentos en proceso de revisión de riesgos, y 3 más que tenemos en cola para entrar.

De manera que si nosotros apuramos el paso y tenemos el acompañamiento decisivo tanto de Planeación, como del Ministerio de Hacienda le estamos apuntando que podamos cerrar este año con 12 iniciativas privadas, eso se suman a los 1.770 kilómetros, a los 1.100 de la primera ola como ven estaríamos alrededor de 4.000 kilómetros ya comprometidos de este gran proyecto de concesiones de cuarta generación, y con eso le estaríamos asegurando que con este cúmulo de iniciativas privadas también iniciaríamos actividades hacia el año 2016 y algunos de estos proyectos no tienen el año preoperativo, algunos tienen 9 meses pero a finales del año 2016 estaremos también viendo el inicio de la etapa operativa de estos proyectos de iniciativa privada que también son concesiones de cuarta generación y que no incluyen ningún recurso público.

Aquí el presupuesto General de la Nación no contempla apropiación de vigencias futuras ni nada que comprometa el marco de gastos de mediano plazo del sector transporte recursos para aportar a estas iniciativas privadas.

De manera que aquí con este gran programa le estamos apuntando a la competitividad del país, que lo que buscamos es que los grandes centros de consumo, de producción tengan los corredores de comercio exterior, tengan esa conectividad, con unas vías en buen estado que nos permitan tener el adecuado comercio exterior que requerimos y, por supuesto, el disfrute de todos los colombianos. En temas aeroportuarios tenemos unas concesiones que están en curso, la concesión Nororiente, la concesión Centro-Norte, la concesión Suroccidente, El Dorado y la concesión de Barranquilla, también son proyectos que ya se encuentran en ejecución de los cuales yo puedo destacarles el proyecto de El Dorado el cual se puso en funcionamiento, ya está operando El Dorado que es el principal Aeropuerto en carga en Latinoamérica, el tercero en pasajeros y que buscamos que hacia el año 2021 y 2022 podamos seguir ampliando y atendiendo la demanda creciente que en materia aeroportuaria estamos viendo en los últimos años. Estamos creciendo a un ritmo del 12% anual, esperamos que hacia el año 2021 en El Dorado tengamos pasajeros del orden de cuarenta (40.000.000) millones, hoy el ritmo de pasajeros que circula por El Dorado es de aproximadamente unos veintisiete (27.000.000) millones de pasajeros, al ritmo del crecimiento en que vamos va a llegar a cuarenta (40.000.000) millones de pasajeros, y eso está ocurriendo en todo el país, eso no solo está pasando en Bogotá; hemos visto en Rionegro el importante crecimiento, lo vimos en Bucaramanga, en Barranquilla, en Cartagena donde supera el crecimiento del 12%. En Cartagena estamos del 15% - 16%

del promedio anual de crecimiento de la tasa de pasajeros de manera que lo que hemos hecho en materia aeroportuaria es también inversiones importantes tanto del lado aire, como del lado tierra para poder poner esta infraestructura del transporte y ahí lo último en lo que estamos es lo siguiente:

Primero adjudicamos la concesión del Aeropuerto de Barranquilla a principios de este año, y que ya entró en etapa de operación, el concesionario se encuentra trabajando y las primeras inversiones se están ejecutando que es el tema de climatización, y los primeros 3 años se debe buscar el 80% del presupuesto de inversión que es del orden de trescientos cincuenta (\$350.000.000.000) mil millones de pesos; estamos concentrados también en la ampliación del Aeropuerto El Dorado Dos, tenemos 2 contrataciones que hicimos, una en la Aeronáutica y otra en la Agencia Nacional de Infraestructura donde estamos buscando el plan maestro y toda la estructuración para una nueva concesión que esperamos podamos estructurarla en el 2016, que tengamos definido para atender esa demanda de pasajeros y atender ese crecimiento de El Dorado que hoy ya no es posible ampliar pistas ni es posible hablar de una nueva pista, ni es posible hablar de mayor ampliación de la que ya estamos comprometiendo recursos en estas vigencias; de manera que estos dos proyectos son muy importantes.

El otro proyecto de concesión importante es Armenia-Neiva y Popayán. Era un contrato de concesión que durante dos veces lo sacamos a licitación y durante dos veces se declaró desierto, no hubo interés por parte de ningún estructurador, de ningún concesionario, en este momento lo que entramos a analizar es la posibilidad de dividir estos proyectos en dos: uno por obra pública que sería el Aeropuerto de Popayán que se acometería a través de la Aeronáutica Civil y otro volver a sacar el programa de concesión con el Aeropuerto de Armenia y Neiva; ya iniciamos los trámites porque hubo que replantear absolutamente todo, plantear nuevamente todos los alcances de obra, de las inversiones que el Gobierno nacional iba a colocar se dividió entre la ANI y la Aeronáutica; en fin hubo que hacer una cantidad de trabajo que en este momento estamos iniciando en el Ministerio de Hacienda para poder buscar las vigencias futuras, para poder aprobar los recursos que caben dentro del marco de gastos, porque de hecho lo teníamos ya para la concesión que estaba y que habíamos planteado, ese es otro de los objetivos claros que nos propusimos sacar adelante que si bien no pudimos adjudicarlos como lo habíamos previsto, no podemos dejar de lado estas inversiones.

En materia aeroportuaria el resto de inversiones que estamos haciendo es cuantiosa, no solamente en materia de concesiones sino en temas de obras de infraestructura a través de la Aeronáutica Civil donde tenemos intervenciones en Aeropuertos no solamente de principales ciudades sino tenemos Aeropuertos regionales; donde lo que buscamos es la conectividad donde, a lo mejor no hay ninguna presencia del Estado en materia vial o la única forma de llegar es a través de la vía aérea y mejorando los Aeropuertos regionales. También buscamos la certificación internacional para cuatro nuevos Aeropuertos: Bucaramanga, Cúcuta, Santa Marta y San Andrés, son los que estamos trabajando para certificarlos internacionalmente. Y dentro de los Aeropuertos que estamos mejorando no menos un programa de 2.8 billones de pesos aproximadamente; todo lo que esta-

mos haciendo en materia aeroportuaria sin contar las inversiones de El Dorado Dos, 2.8 billones de pesos todo el ritmo de inversiones que ustedes ven en todos los Aeropuertos del país donde hemos venido ampliando, por ejemplo en Antioquia en los tres Aeropuertos estamos haciendo obras a través de ampliaciones de las concesiones; en Santa Marta estamos haciendo obras un terminal completamente nuevo, en Quibdó estamos haciendo un terminal completamente nuevo y un centro de negocios o actividad cultural y promoción de comercio en Quibdó donde también llevamos ejecutando obras.

A lo largo de todo el país estamos viendo donde los principales Aeropuertos en materia de concesionados se están ejecutando las obras, pero también a nivel de obra pública en la Aeronáutica de manera que tengamos esa gran revolución de la infraestructura que estamos diciendo no solamente en materia vial, en materia aeroportuaria como se los estoy comentando, sino también en las inversiones en el río Magdalena, contamos que el 11 de junio inició actividades el río Magdalena, el 11 de septiembre tenemos que medir el primer nivel de servicio que debe tener el río Magdalena en la primera etapa que es entre Barranquilla y Barrancabermeja, son 608 kilómetros en este tramo, el resto del tramo todavía no está en los niveles de operación temprana, debe cumplirse en una fecha posterior, o sea, que en setiembre tenemos que tener los niveles esperados de 7 pies a lo largo de todo el corredor principal fluvial de este país que es el río Magdalena, ya llegó la draga finalmente a Barranquilla, llegó el día de ayer la que se necesitaba esperamos que cumplan con ese cronograma; el cierre financiero de este proyecto de navegabilidad debe terminar en el mes de marzo del año entrante, ya deben empezar a poner el equiti, ya incluso pusieron un primer equiti de la cuenta de la fiduciaria y deben seguir colocando, el próximo es en el mes de diciembre y el siguiente es en el mes de marzo.

El valor de este proyecto es de 2.5 billones de pesos y tiene un plazo de 13.5 años, pero las inversiones deben acometerse también en los primeros años, de manera que tengamos navegabilidad del río muy rápidamente y podamos buscar el incremento del transporte por el río que es lo que estamos buscando para generar toda la conectividad y competitividad multimodal.

El panorama nuestro es ese, acometer el gran sueño de este país que es ser multimodal en todas sus inversiones, tenemos programas muy buenos que se encuentran en ejecución donde tenemos en la recuperación del río Magdalena todo el tema vial, y aeroportuario, solo nos queda el tema ferroviario, en este tema tenemos que ser claros y decir las cosas como son, estamos trabajando en la recuperación de la red férrea hasta ahora vamos a terminar hacia finales de este año con la recuperación del corredor de La Dorada-Chiriguaná y de Bogotá- Belencito que nos va a permitir tener en condiciones y niveles de operación esta red. Pero aún no tenemos todavía unas iniciativas privadas lo suficientemente maduras que nos lleven a tener la operación de esos corredores, qué tenemos hoy en día, el corredor del Pacífico donde sí lo tenemos funcionando, donde efectivamente las inversiones se acometieron, ya llegamos a La Tebaida que es muy importante porque va a ser un centro multimodal, no solamente que llegue el Ferrocarril, sino que también ahí va haber un tema multimodal, pusimos la primera piedra también con el Presidente y el Vicepresidente que nos va a permitir

generar la competitividad que estábamos buscando y el multimodalismo.

El resto los otros dos corredores hemos tenido propuesta de iniciativas privadas que todavía no están lo suficientemente maduras, de manera que nosotros vamos a seguir incentivando este sector, de forma que podamos buscar esa competitividad en todos los modos de transporte.

Por lo pronto tenemos lo que está en funcionamiento que está en condiciones de operación también que es el corredor que está en Santa Marta hacia Riohacha que es todo el transporte de carbón que se está dando en el país.

Nosotros nos fijamos una meta en el Plan Nacional de Desarrollo de generar nueva carga transportada diferente a carbón a través de los sistemas férreos, de manera que lo que estamos buscando es que sean efectivas todas esas propuestas de iniciativas privadas para la operación del sistema férreo; mientras eso sucede ponemos en condiciones de operación lo que tenemos en temas del corredor férreo y trabajamos en la reglamentación en el Ministerio de Transporte para que podamos tener claramente unas condiciones de operación óptimas en las cuales podamos mezclar carga con pasajeros, estamos en ese trabajo de reglamentación y que el Ministerio de Transporte expida toda la regulación y el incentivo para que así sea. Hay iniciativas que les digo que están en curso pues aun no es tiempo de mencionarlas porque aún estamos en la etapa de evaluación de las mismas en la etapa de prefactibilidad.

Eso nos llevará a que hasta el año 2021 vamos a estar en estos programas. Qué viene después del año 2021, nosotros desde ya estamos trabajando en un plan maestro antes de entrar al presupuesto del 2016; cerrar contándonos que estamos trabajando en un plan maestro de transporte intermodal, este plan es la vista, la visión de los próximos 30 años, ¿cómo estamos viéndolo?, estamos viéndolo como los corredores logísticos, no estamos viéndolo como la lista del mercado de las vías que debemos intervenir, ¡no!, estamos viendo los principales nodos de competitividad de comercio exterior donde vemos la conectividad de los corredores logísticos de este país, qué haría falta, que se necesitaría construir, y cuando hablamos de corredor logístico no hablamos de vía, hablamos de la integralidad de todos los medios de transporte que tenemos, de la infraestructura de transporte que tenemos y cómo interactúa el comercio, y dónde están atrapadas las inversiones, la capacidad de las ciudades de generar esas posibilidades de desarrollo y de progreso en las regiones.

Pero también estamos preocupados no solamente por lo que hay, sino por lo que se debe hacer, y por eso queremos que esa otra Colombia que no está todavía intervenida haga parte de este programa; el Presidente nos ha dado una instrucción muy precisa, de que ya pensemos en la Orinoquia, que empecemos a trabajar en ella y que desde el PIPE le asignemos recursos para los estudios y diseños de la vía que va desde Puente Arimena hasta Puerto Carreño. Son como aproximadamente unos 500 kilómetros, ya aquí estamos en el tema de estudios y diseños pero cuando acometamos todo el plan maestro de transporte intermodal estamos visionando no solamente la Colombia que es hoy, si no la Colombia del futuro, una que integre su territorio y que también generemos espacios de desarrollo en otros sitios, y por eso no solamente estamos mirando

lo que hoy ocurre sino nuestras fronteras donde estamos interviniendo ya la conectividad en Venezuela, de hecho estamos próximos a entregar un nuevo paso de frontera en Venezuela que suena un poco paradójico con la situación que estamos viviendo, pero estamos invirtiendo treinta y dos 32 millones de dólares, 50% el Gobierno venezolano, 50% el Gobierno colombiano, en solamente el puente de Tienditas, más aproximadamente unos ocho 8 millones de dólares que estamos invirtiendo en la vía de acceso que conectará con el anillo vial de Cúcuta, que son aproximadamente 1.2 kilómetros, eso va a estar terminado este año y va a estar listo.

Lo mismo la conectividad con Ecuador donde lo comentó el director que ya estamos a través de PIPE con las inversiones para la continuidad en el Puente Internacional de San Miguel hacia Santa Ana, y lo mismo en el anillo vial como la variante de Ipiales que es toda la conectividad hacia el Puente Internacional de Rumi-chaca.

Por eso estamos viendo al país de esa manera, hacia su conectividad interna, el país hacia su conectividad externa y generar esos espacios nuevos de desarrollo hacia esa Colombia nueva donde no hay presencia todavía como es el tema de la Orinoquia; en eso nos ocupamos, tenemos el tiempo muy escaso para poder lograr todos los objetivos que queremos, pero los próximos 30 años queremos dejarle a este país una visión y unas posibilidades de financiación de lo que sería lo que debería seguir invirtiendo el país para generar esos niveles de competitividad, porque vamos a dar el plan salto en infraestructura pero también los demás países van a seguir invirtiendo en infraestructura y Colombia no se puede quedar, si queremos mantenernos en el nivel de competitividad que queremos lograr, tenemos que invertir no menos del 2% del PIB, y para invertir no menos del 2% del PIB no solamente vamos a generar los recursos a través del Presupuesto General de la Nación, tenemos que lograr que todo el sector privado se involucre como así lo hemos hecho en las vías, también se involucre en los demás proyectos que tengamos la posibilidad, y que tengamos esas inversiones en otras opciones del sector transporte y generar esas posibilidades de crecimiento que esperamos con la visión a 30 años.

Queremos dejarle al país eso, un país competitivo, organizado en materia de sus fronteras, de su competitividad interna, un país con una visión en los próximos 30 años, con todos sus modos de transporte definidos con la principal arteria fluvial como es el río Magdalena, pero ya también estamos pensando en ese plan maestro de transporte Automall.

Les puedo ir contando que es la navegabilidad del río Meta, ahí en noviembre de este año haremos el lanzamiento de lo que es la fase de estructuración del plan maestro de transporte intermodal y ya podremos conocer en detalle cuáles son los objetivos que estamos trazando, pero principalmente visión 30 años, corredores logísticos, generar presencia en esa otra Colombia en la cual no estamos presentes, buscar los mecanismos de financiación no solamente a través del Presupuesto General de la Nación porque ya sabemos que el marco de gastos del sector no va a dar para poder hacer las inversiones, hoy estamos cerca del 1% del PIB invirtiendo y miren lo que estamos hablando, un programa que supera los 60 billones de dólares, supera todo lo que estamos haciendo, esto es una locura en materia de

inversiones y todavía estamos en niveles que no llegamos al 2% del PIB. Si sumamos la inversión regional, si sumamos la inversión de los departamentos, ahí sí podemos estar en niveles importantes de inversiones de manera que eso es lo que estamos buscando y en lo que estamos comprometidos.

Qué vamos a hacer en el 2016, es un poco continuar con lo que estamos haciendo en materia de inversiones, tenemos compromisos ya establecidos, vigencias futuras que ya están determinadas en el sector transporte, el presupuesto de inversiones del sector es del orden de 5.2 billones de pesos, veníamos de un presupuesto de inversiones de 7.1, 7.2 billones de pesos, es decir, tenemos un decrecimiento del 27%, decrecimiento que no nos asusta, si bien necesitamos recursos y queremos recursos estamos generando que el sector privado a través de las iniciativas privadas no solamente nos compense, sino nos sobrepase esta situación en que nos encontramos; pero lo cierto es que en cuanto a inversiones del sector van a decrecer en un 27% en el tema de inversiones, pasamos de 7.2 a 5.2 billones de pesos y contarles que son unas inversiones muy pocas, realmente con eso vamos a pagar todo lo que está comprometido, las inflexibilidades del sector son del orden de 4.7 billones de pesos, es decir, de esos 5.2 billones, 4.7 billones son vigencias futuras que hacen parte del programa PIPE, de la ANI, de la Aeronáutica Civil, algo del Ministerio del Transporte, pero principalmente del Invías y de la ANI, y un poco de la Aeronáutica Civil. De manera que las posibilidades de disponibilidad de presupuesto en el año 2016 son de solo quinientos seis mil (\$506.000.000.000) millones de pesos en materia de inversiones para todo el sector, de este monto tenemos una lista bastante grande de necesidades dentro de las cuales yo tengo que resaltarles una que nos preocupa muchísimo y es una de las obras más emblemáticas que este Gobierno va a dejar, que es el túnel de La Línea, si uno quisiera decir cuáles son las obras emblemáticas de este Gobierno, uno diría el Túnel de La Línea, uno diría el Puente Pumarejo, en cuanto a obras públicas emblemáticas.

El Túnel de La Línea es absolutamente esencial terminarlo, nosotros recuerden que el año pasado negociamos finalmente la terminación de ese contrato a finales del año 2016, va a estar terminado todo el programa que se había contratado con el concesionario llave en mano Carlos Collins que se había contratado con Invías, pero el programa del cruce de la cordillera no solamente es ese contrato, este programa implica las obras anexas, el tema de los equipos electromecánicos, el intercambiador de Versalles, todas esas obras requieren unos recursos adicionales, en el presupuesto del año 2015 tenemos recursos que ya vamos acometer del orden de ciento treinta y cinco (\$135.000.000.000) mil millones de pesos, no podemos pedir un peso de vigencias futuras en el año 2016, nos va tocar buscar recursos del año 2017, para poder terminar este proyecto, pero como los recursos los tenemos en el 2015, y vamos a contratarlos del 2015, los vamos a ejecutar en el 2016, vamos a tener ciento treinta y cinco mil (\$135.000.000.000) millones de pesos, pero lo cierto es que para terminar todo el programa cuánto hace falta, ciento ocho mil (\$108.000.000.000) millones de pesos, con esto no quiero decirles que estoy pidiéndoles la plata, porque además hicimos un compromiso con el Presidente de la República, con el Ministro de Hacienda,

en que las cosas las tenemos que definir, estamos trabajando para definir cómo vamos con esos recursos.

Pero lo que más me preocupa a mí es eso en el Invías, porque ahí tenemos muchísimos proyectos que nos falta por realizar, requerimos recursos para red terciaria, para programas que aún no están financiados, pero si uno dijera qué es lo que un Gobierno debe culminar, tenemos que culminar el Túnel de La Línea, el programa del cruce de la cordillera y esos son los ciento ocho mil (\$108.000.000.000) millones que nos hacen falta; vamos a tratar de ver cómo nos reacomodamos dentro del sector para buscarlos, cómo hacemos para poder buscar esos espacios dentro de los quinientos mil (\$500.000.000.000) millones de pesos en todo el sector, donde el Invías tiene solamente ciento setenta y dos mil (\$172.000.000.000) millones de pesos y parte de esos recursos son propios, también que tienen que reinvertirse en mantenimiento. De manera que no tenemos tampoco la gran flexibilidad para poder decir bueno dejamos en mantenimiento porque provienen, recuerden, de los ingresos de peaje que deben ser reinvertidos también en el mantenimiento de las vías.

De manera que ese es nuestro panorama, yo lo que les puedo decir es que si bien es difícil el año 2016-2017, tenemos mucho que decir de lo que se está haciendo en temas de infraestructura en este Gobierno. Sin duda que más presupuesto generará más obras, que si tenemos más posibilidades de recursos vamos a poder penetrar mucho más rápidamente y sobre todo en el Invías donde tenemos las grandes dificultades para generar los programas de obra pública que requerimos; pero debemos ser claros en decir que lo que tenemos es un programa ambiciosísimo, lo que estamos haciendo en materia de infraestructura es sin precedentes en Colombia en todos los sectores de transporte, y que nuestra tarea es no quedarnos con este panorama sino que es buscar recursos también en otras fuentes de financiación, que tengamos la posibilidad de mantener y crecer el ritmo de inversiones en materia de infraestructura de transporte.

Presidente:

Muy bien Ministra Natalia Abello de Infraestructura y Transporte, esté tranquila que hay claridad que es una iniciativa de esta comisión y desde luego muy conscientes que el Ministro de Hacienda es una persona idónea, reúne las condiciones, pero no significa que el proyecto de ley de presupuesto también se debe aprobar tal como sale del Ministerio de Hacienda, la independencia del Congreso y ni más faltaba nosotros tenemos que analizarlo, y esta comisión lo que quiere es precisamente en esos debates ayudar, porque aquí hay dos temas que son con los que la Ministra termina, cómo no entender lo del Túnel de La Línea, y repito eso no es para el Quindío es para el país.

La otra preocupación muy grande Ministra es lo de vías terciarias, pero no me voy a extender ahora en mi intervención yo sí tengo una serie de preguntas. Agradecerle Ministra por ese informe que es importantísimo y que esta sesión la va a ver el país en general y no una sino varias veces y que aquí tiene 18 representantes muy comprometidos con este sector, que también nosotros en cada región vamos a dar a conocer este informe que es importante que los ciudadanos conozcan todos los avances que se han dado en estos 5 años, y los que se van a dar a 2021 en infraestructura vial. Mil gracias por este informe.

Vamos a dar el uso de la palabra a cada uno de los colegas, porque mire ahí se ve la actitud de cada uno, le van a hacer una serie de preguntas que me parece importantísimo para que ustedes les den respuestas. Les pediría el favor que en aras de hacer buen uso del tiempo, que cada uno va a hacer su intervención, va a hacer preguntas para que ustedes tomen, apunten y al final le vuelvo a dar el uso de la palabra, le demos respuestas a esas preguntas, pero no lo vamos a hacer uno sino todos y al final les dan las respuestas. Tiene el uso de la palabra la doctora Martha Villalba del Partido de la U.

Honorable Representante Villalba Hodwalker Martha Patricia:

Gracias Presidente, Ministra, Viceministro. Bienvenidos a esta comisión a mis compañeros, de verdad que complacida de los avances significativos que ha tenido el país en materia vial, sobre todo en las grandes concesiones que permiten una conectividad supremamente importante y que dinamiza la economía del país y la oportunidad que se tiene de poder mostrar esa pujanza que hoy tiene Colombia, ese crecimiento que sin lugar a dudas se ha venido gestando, hoy si miramos el panorama, Colombia está siendo comparado con países que han logrado superar y que tienen un reconocimiento como es el caso de Chile, de Perú, de Brasil, que desafortunadamente hoy su economía no es la de mostrar, pero estamos avanzando.

Yo tengo una serie de preocupaciones que quisiera manifestarle Ministra, referente a la construcción de una obra supremamente importante, no solo por el tema de conectividad de la región Caribe, porque si bien está en jurisdicción de dos departamentos va a permitir el dinamismo de esta región como es el Puente Pumarejo, la reconstrucción de este que aún no sabemos si es Laureano o si es el Puente Pumarejo, o como es su verdadero nombre vamos a tener que darle una nueva denominación, esto se ha prestado para muchos temas.

Natalia Abello Vives, Ministra de Infraestructura y Transporte:

El Presidente cuando estuvo en Barranquilla en la firma del contrato dijo que lo iba a nombrar como lo conocen que es el Puente Pumarejo, de manera que el nuevo puente de denominará de esta manera.

Honorable Representante Villalba Hodwalker Martha Patricia:

Ministra y es que a mí me preocupa hoy la ejecución del proyecto es supremamente importante, pero será que el Magdalena, será que el Atlántico tienen vías o esto se convertirá en un embudo tanto para el departamento del Atlántico como para el departamento del Magdalena, se ha pensado en las vías alternas para poder generar todo el tema de la dinámica del transporte; esta obra es muy importante porque al fin nosotros vamos a hablar de la navegabilidad del río Magdalena con embarcaciones de alto calado; pero a mí me asiste una preocupación enorme Ministra y es que en Colombia no existe una reglamentación real, pertinente, referente al tema de la navegabilidad, no existe, no es coherente con la realidad, y yo creo que ya tenemos que ir pensando en ello, porque con lo que se viene y lo que estamos viendo en el río Magdalena con las obras que se van a ejecutar en el tema de la profundización, del mejoramiento y demás del río Magdalena, del Canal del Dique, de todas estas obras que son supremamente importantes que le van a dar una dinámica completa-

mente distinta, por fin el río Magdalena va a tener una connotación dentro de la economía en el país; porque va a ser una gran autopista pero no está reglamentada esta autopista hoy que significa para nosotros muchísimo, no tiene una normatividad ajustada a toda la dinámica misma, no solamente nacional sino también internacional.

El Presidente y refiriéndome a otro tema. Él hablaba de las vías terciarias en el sector donde existe una productividad agraria en el país; yo miraba las estadísticas la red terciaria en Colombia en gran parte está en estos sectores con una vocación agrícola plenamente definida, y nosotros no superamos siquiera el 30% del mejoramiento de esta infraestructura vial en el país, y lo que más me preocupa es que recientemente se realizó un censo agrario en el país donde se dice que la población más pobre de Colombia está ubicada en estos sectores, entonces yo creo Ministra que si bien es cierto son supremamente importantes todas estas grandes obras que hoy se ejecutan, debemos darle prioridad a los campesinos, al sector agrario que es definitivamente un sector muy importante, le decíamos ayer al Presidente en una reunión con la Bancada del Partido de la U, aquí tenemos que dinamizar al sector agrícola de Colombia, tenemos que darle la mano a los campesinos, es de verdad preocupante que este sector que tiene un renglón importante de la economía de Colombia no tenga vías para sacar los productos, que nuestros campesinos no tengan la manera de cómo dinamizar la actividad que desarrollan, entonces a mí me asalta mucho la duda porque si estamos hablando de vías secundarias que en su gran mayoría están por parte de los departamentos concesionados, y los concesionarios deben hacer unas inversiones importantes, pero estas vías de la red primaria de la que está ubicada en los sectores agrícolas no la vemos y estamos desplazando unos proyectos que se venían adelantando en el país.

De igual forma aun cuando hoy la intención de este encuentro con usted era la presentación de todos los proyectos que se vienen y la forma como se vienen ejecutando, lo que se piensa hacer para la próxima vigencia; yo sí creo Ministra que es importante que la próxima reunión hablemos del tema de los Aeropuertos y especialmente el Aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Soledad, y que presta sus servicios no solamente a la ciudad de Barranquilla, al departamento del Atlántico y a la región Caribe, a mí me parece importantísimo porque me asiste una gran preocupación, nosotros aquí hemos estado muy pendientes del tema del Aeropuerto, se dio la gran noticia pero vemos que nada avanza; yo sí quisiera que tomáramos en cuenta este tema y cada día vemos con mucha preocupación que el nuevo concesionario aún no ha hecho nada absolutamente en el Aeropuerto. Muchísimas gracias Presidente.

Presidente, Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muy bien Representante Martha Patricia Villalba, les pido un favor a los colegas que tratemos de hacer el buen uso del tiempo, concretos, precisos en las preguntas, y bien lo comentaba la Representante Martha que íbamos a tener la oportunidad en esta comisión con la Ministra, seguramente de analizar cada uno de los modos de transporte.

Tiene el uso de la palabra el Representante Diego Patiño Amariles.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Gracias Presidente. Una bienvenida muy especial a la Ministra, al Director de Inviás, un saludo a todos mis colegas, voy a ser muy breve porque yo sé que cada uno de nosotros quisiera conocer cuál es el tema en cada uno de sus departamentos, pero valga la pena mencionar algo bien importante y es de que bienvenidas estas inversiones en un momento bien difícil para el mundo, yo creo que si estas inversiones no se hubieran proyectado como se hicieron, seguramente el crecimiento del país no fuera a ser lo que va a ser este año y estaríamos hasta de pronto creciendo por debajo de lo que ha proyectado, por eso hay que agradecerle al Ministerio, a sus entidades, la ANI, por la diligencia que se ha dado para que estos proyectos salgan adelante y, por supuesto, reconocerle también al Congreso el haber aprobado leyes, como la Ley de Infraestructura y la ley que ha permitido agilizar los trámites de la compra de los predios y poder hacer avances en las licencias ambientales y la provisión de materiales.

Ministra, tres proyectos, el Ferrocarril del Pacífico fue concesionado ya hace muchos años y esa concesión iba hasta La Felisa, y solamente está en operación Zarzal-Buenaventura, el tramo Zarzal-Cartago-La Felisa, está ahí pendiente, pero la concesión no sé si se ha liquidado o a qué acuerdo llegaron con el concesionario para poder poner en operación este tramo que aún falta.

El otro tema es la doble calzada Cerritos-La Virginia, que en un principio se había hablado de que se adelantara a través del concesionario Cerritos La Victoria, pero allá se está presentando una dificultad y es con la ubicación del peaje, yo creo que trasladar ese peaje de donde está hoy a esa nueva concesión, es perjudicar a todos los habitantes del departamento de Risaralda, porque por ahí se sale al Occidente y a los municipios de Caldas, como Viterbo-Belalcázar, Anserma-Riosucio, y tendríamos una afectación directa a los habitantes de ese departamento y yo creo que el objetivo principal es hacer la obra, y ese peaje donde hoy esta no perjudica a una población tan significativa como lo haría trasladándolo.

Y el otro tema es el que tiene que ver con el Aeropuerto Matecaña, si van a seguir haciendo inversiones por parte de la Aeronáutica o si hay la viabilidad de hacer la APP que se ha venido anunciando en la ciudad.

Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Diego Patiño; tiene el uso de la palabra el Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Partido Conservador.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias Presidente, saludar muy especialmente a la Ministra y al Director de Inviás. Desconocer el gran avance que se ha realizado en materia de infraestructura vial que ha desarrollado el Presidente Juan Manuel Santos, es quizás no haber tenido la oportunidad de recorrer nuestras vías nacionales; realmente hay un avance que es muy fácil mostrarlo y de la misma forma el país beneficiarse de estos importantes avances, de todas maneras Ministra yo quiero tocar un solo punto y es lo que tiene que ver con la infraestructura vial que necesitan nuestras zonas de frontera, pero principalmente el Norte de Santander, si bien ha habido

un mejoramiento en estas vías, principalmente en las vías que tienen que ver con Cúcuta y Bucaramanga, la vía Cúcuta-Ocaña, Ocaña-Agua Clara; tenemos una gran preocupación Ministra porque no vemos todavía un avance en las concesiones de cuarta generación en lo que tiene que ver con estas dos vías, inicialmente cada vez que hay un problema en la zona de frontera, y desde acá yo quiero enviar un mensaje de solidaridad con todas las personas que hoy el Gobierno venezolano viene deportando colombianos que han hecho su vida en Venezuela, y la gran afectación que se tiene en toda la zona de frontera; en el pasado cierre de esta frontera el Gobierno nacional nos dijo antes de empezar las olas de concesiones 4G, nos dijo, las vías de Ocaña y Cúcuta; Cúcuta y Bucaramanga van a ser unas victorias tempranas dentro de las concesiones de cuarta generación, hemos visto pasar la primera ola, no vemos estas vías, ya se terminó la segunda ola, tampoco quedaron ahí incluidas, y ahora empieza la tercera ola Ministra y vemos con gran preocupación que tampoco es una prioridad del Gobierno nacional; uno, porque sabemos que esta tercera ola su financiación no está garantizada, por lo tanto quisiera hoy, principalmente cuando tenemos esta grave problemática poder priorizar estas dos vías para el departamento de Norte de Santander.

Sabemos que se ha hecho un trabajo en la conexión con Venezuela a través del puente Tienditas que ha mejorado considerablemente la transitabilidad de estas vías, pero necesitamos Ministra integrar esta economía hoy del Norte de Santander principalmente de Cúcuta y su área metropolitana a la dinámica económica del país, a la dinámica económica del interior del país, hoy estamos totalmente desarticulados ya que la dinámica siempre se ha realizado a través de Venezuela, pero entenderá usted esa grave problemática. Nosotros no podemos tener una economía al vaivén de las situaciones políticas de los dos países, la solución es lograr insertar totalmente esta economía y esto lo logramos a través de estos dos corredores viales, por eso es que es importante avanzar en estas dos vías, porque si revisamos el presupuesto de los 5.2 billones que hay presupuesto para el 2016, solo para el Norte de Santander hay setenta y ocho mil millones (\$78.000.000.000), solo el 1.5%, necesitamos una mayor solidaridad del Gobierno nacional y de los Ministros con Norte de Santander, ni siquiera con el programa "PIPE", donde se están invirtiendo 4 billones de pesos para infraestructura vial en el país, solo cuarenta mil millones de pesos (\$40.000.000.000) para Norte de Santander, necesitamos una atención urgente, un acto de solidaridad del Gobierno nacional.

Y de la misma forma seguir insistiendo, doctor García, usted que tanta atención le ha puesto al Norte de Santander y unas inversiones importantes en materia de vías a través de Inviás, en la vía Ocaña-Convención, hoy hay más de novecientas personas congregadas en el municipio de La Playa, región del Catatumbo, esta vía es la que conecta la región del Catatumbo con el municipio de Ocaña y es la que la saca hacia la Ruta del Sol, para que toda esta región también aproveche estas grandes inversiones que usted hoy ha anunciado acá y que nos alegra mucho, como recuperar la navegabilidad del río Magdalena, estamos a solo 50 km a través de una obra que hay aquí que resaltar como es la vía Ocaña-Gamarra, que ya está en construcción, aprovechar las inversiones que se están haciendo en la Ruta del Sol de más de 7 billones de pesos, pero si no hacemos las debidas interconexiones, muchas regiones

de nuestro país no aprovecharán estos grandes avances que hoy se hacen en infraestructura vial.

No me queda más Ministra que nuevamente recomendarle estos dos corredores viales para que sean una realidad, ojalá cuando empiece esta tercera ola de las concesiones de cuarta generación, muchas gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Ciro Antonio, tiene el uso de la palabra el Representante Fredy Antonio Anaya Martínez.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Gracias Presidente. Quiero enfatizar dos temas muy puntuales; uno que ya se aprobó aquí para un próximo debate que es el tema de los sistemas integrados de transporte masivo y de transporte público en el país, pero que hoy generan preocupación particularmente en el tema del área metropolitana de Bucaramanga, porque todas las vías y todos los sistemas son necesarios, pero nos llama la atención enormemente que hoy en Bucaramanga no hay construido uno solo de los cuatro portales que están proyectados, y el Gobierno nacional ya en el último Conpes aplazó la inversión para el año 2018, 2019 y 2021; y simplemente le dicen al operador ¡preste la plata!, pero la plata al costo de los intereses de 4 años va a tener enormes dificultades, ¡insisto!, los operadores en Santander están quebrados, más de un mes y medio sin que les paguen la quincena, yo sí pienso que a ese debate quisiera que el Gobierno nacional nos presentara unos planteamientos muy de fondo sobre lo que va a pasar, no solamente en Santander, sino en el país.

Debo reconocer que en Santander se han hecho muchas buenas inversiones a través del contrato plan, el Gobierno ha estado muy presente y que una zona muy particular a la cual se refirió el doctor García, como es la zona en la vía de Curos-Málaga, en donde este Gobierno ha invertido muy buenos recursos, pero quisiera saber qué ha pasado en los últimos días con el tema de unos contratistas que ustedes bien conocen y que hubo necesidad que el Procurador General de la Nación interviniera y fuera a Málaga a revisar el tema de en qué van esos procedimientos, porque obras sustanciales como la que dijo el doctor García, financiadas por el Fondo de Adaptación sobre la quebrada Lisgaubra, y veo con preocupación que para el año entrante aparecen tan solo cinco mil millones (\$5.000.000.000) para esta obra, pero quisiera que me precisara un poquito doctor García, el tema de los cien mil millones (\$100.000.000.000) para el tema de San Andrés-Guaca, o si pasa de San Andrés-Guaca, porque esa es una zona que no tiene más de 10 km, pienso que es una gran inversión, la están focalizando muy bien, es la zona más amplia, con mejores condiciones geotécnicas y quisiera saber más para poder puntualizar y decirle a Santander que el Gobierno va a contribuir en esta obra y que a futuro ojalá podamos culminar, porque le quiero contar una anécdota, ¡es la vía más pavimentada del departamento de Santander!, en los últimos 50 años en todas las campañas electorales la han pavimentado, y es la primera vez que un Gobierno de verdad le mete algo de recursos a esta obra.

Eso quería decir Presidente, muchas gracias.

Presidente:

Muy bien Representante Fredy Antonio, tiene el uso de la palabra el Representante Jairo Enrique Castiblanco Parra.

Honorable Representante Jairo Enrique Castiblanco Parra:

Gracias Presidente, saludos respetuosos a la Ministra y a nuestro Director de Inviás.

Ministra con el conocimiento amplio que usted tiene del país, quiero dejarle una reflexión que me parece muy importante para departamentos y para el desarrollo de departamentos como Boyacá, Cundinamarca, Tolima, y es en lo que tiene que ver con la red férrea, de una manera muy clara decía usted hace unos momentos de que tal vez es el sector con quien tenemos no abandonado, pero no tenemos los recursos, pero que usted comprenderá Ministra que con esa gran tarea que tienen el Presidente Juan Manuel Santos y nuestro Vicepresidente Germán Vargas, con ese esfuerzo grande que se están haciendo en Boyacá, con la transversal de Boyacá, ahora lo del Sisga-El Secreto, lo del tema turístico Puente Boyacá Samacá-Villa de Leyva, etc., pero que poniendo los ojos a otras alternativas diferentes a las del carbón, por ejemplo Boyacá es un departamento generador de carga importante en este sector, pero que usted sabe que estamos a más de 1.000 km de los puertos, lo que hace que encarezca los fletes y no podamos ser competitivos en el mercado internacional, pero no solamente en el sector de la minería, Boyacá y Cundinamarca departamentos muy importantes en proyectos agroindustriales que tiene en mente el Presidente y que se está viendo que sería una fuente de ingresos importante para nuestro país y para los colombianos, pero que tendríamos el mismo inconveniente Ministra, yo no sé, y doctor García, ¿cómo seguir profundizando en ese tema férreo?, que sería la única alternativa, seguramente con el acompañamiento del Gobierno vamos a lograr sacar adelante algunos proyectos agroindustriales importantes en estos departamentos, pero lamentablemente por costos de flete vía carretera, más de 1.000 km repito, pues eso haría que nosotros estemos fuera del mercado internacional, así que Ministra excelente su exposición.

Hay algunas preguntas doctor García, como Duitama-La Palmera, finalmente cuándo vamos a terminar con este proyecto, excelente lo de la transversal de Boyacá, eso nos va a permitir comunicar el centro del occidente del departamento hasta llegar a nuestro río Magdalena, pero fundamental Ministra, en años anteriores se hicieron varias mesas de trabajo, se sentaron los diversos sectores de la economía de estos departamentos para ver cuál era la salida para que este proyecto sea una realidad. Sería muy importante repito, porque beneficiaría todos los renglones de la economía de estos departamentos, tendríamos comunicados Tunja con la Capital de la República, con Bogotá, lo que facilitaría por ejemplo que en esa alianza estratégica donde un socio importante para el desarrollo agrícola de estas regiones será Bogotá como consumidor, pero si tenemos a la mano la línea férrea pues eso va a hacer que nuestros precios de flete disminuyan, se va a ver beneficiado el consumidor, pero por supuesto también se van a descongestionar todas nuestras vías que tenemos en mente Ministra y Director, así que por favor, yo sé que la situación económica del país no es la mejor, con la exposición que usted nos hace, digamos que a

pesar de las circunstancias llegaríamos a un final feliz con ese plan ambicioso que tiene usted y que tiene el Gobierno nacional, pero que por favor si analizamos y está demostrado en el mundo, que la mejor o el mejor medio de transporte económico que beneficia cualquier producto es el de la red férrea, para que por favor no nos olvidemos de este sector.

Muchas gracias Ministra, Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Jairo Enrique Castiblanco, tiene el uso de la palabra el Representante Víctor Javier Correa Vélez.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Muchas gracias Presidente, un saludo para la Ministra, para todos los compañeros que están presentes, para el Director del Invias.

Yo quisiera Ministra decir que me parece que hay una lectura acertada, por supuesto, Colombia tiene un problema muy fuerte de competitividad y la infraestructura juega un papel importante en esa medición de la competitividad, y nos está poniendo en rezago vs otros países de América Latina que han emprendido procesos de modernización de su infraestructura que les ha garantizado unos menores costos de producción, una mejor dinámica económica. Pero teniendo esa lectura a mi parecer el enfoque de acción ha sido el inadecuado, sí es claro que en términos de costos de movilización de carga y de mercancías nosotros tenemos que el primero, el más barato es el fluvial; el segundo es el férreo y el tercero es el transporte por carretera, porque se le dio prioridad a estas alturas creo que este es un proceso casi irreversible, frente a muchos de los procesos de concesión que se hicieron y de las proyecciones de construcción, pero por qué darle prioridad precisamente al que es menos eficiente en los costos de movilización de las mercancías, y por qué pensar que uno como el ferroviario está tan rezagado dentro las políticas de inversión del Estado, ese es uno de los puntos.

El otro es que siendo las vías la opción por tomar, por qué destinarla a las dobles calzadas en su mayoría cuando tenemos un problema gigantesco en las vías terciarias, en los circuitos cortos dentro de las dinámicas económicas de muchos de nuestros departamentos que podrían garantizar también un desarrollo endógeno muy importante, una movilización de mercancías internas también bastante valiosa, que podría contribuir al desarrollo de muchos territorios entre ellos de los territorios, por supuesto, que actualmente forman parte de los mayores escenarios de la conflictividad arma colombiana.

Tengo también, por supuesto, mis reservas Ministra, mis dudas grandes frente a los mecanismos de financiación, primero ¿Si la alta inversión que se tiene actualmente proyectada para infraestructura, era la prioridad del Estado?, en otros sectores en los que yo me muevo por mi labor social y por mi vinculación académica, política, solemos medir en muchos de los problemas que estamos teniendo de orden financiero en otros sectores en kilómetros de doble calzada.

Entonces mirábamos nosotros por ejemplo cuánto va a ser el recorte de conciencia y esto es equivalente a 10 kilómetros de doble calzada, con cuánto podríamos solucionar en Antioquia el problema que hoy tie-

ne en riesgo la salud de más de un millón quinientos mil habitantes, porque una de las EPS mixta tiene un problema de cartera grande y también lo medimos en kilómetros de doble calzada en 3 kilómetros de doble calzada; entonces, si volvemos a hacer esas comparaciones Ministra, porque, por supuesto, habla de cuáles son las prioridades que tenemos como Nación y mi preocupación está en que esas prioridades no se ubican, de manera desproporcionada se están ubicando en la inversión y en la infraestructura generando unos afares que además ponen en riesgo otros elementos que voy a llamar la atención; recientemente el Ministro de Hacienda saca el Decreto 1385 que modifica el 2555, que lo que hace es permitir que cuando existen vínculos económicos entre distintos grupos económicos grandes, se puedan hacer los autopréstamos, entonces se le está diciendo a Sarmiento Angulo que puede sacar la plática de Porvenir y la puede colocar en Corficolombiana y puede poner en riesgo ante unas inversiones que son inversiones de riesgo Ministra, ¡inversiones de riesgo!, puede poner en riesgo la plática de las pensiones de los colombianos y abrimos la puerta a una práctica que está prohibida en el mundo, para que las dinámicas de autopréstamo empiecen a generar en beneficio de un gran conglomerado económico que representa en este caso Sarmiento Angulo.

El otro punto son los modelos de valorización que se han convertido también en elementos expropiatorios y victimizantes. Yo estuve hace poco en un municipio invitado por la comunidad de Antioquia que se llama Barbosa; Barbosa pagó parte de la valorización de la vía Niquia-Hatillo, y ahora le están cobrando otra vez valorización por la vía Hatillo- Pradera, vía que después será concesionada para el lucro de un particular, buena parte del derrame de esa valorización la están asumiendo pequeños propietarios de tierra que terminan en esa dinámica de valorización, pagando unos montos altísimos sobre unas tierras que le producen a duras penas el pancoger, y el plus valor que es lo que en últimas se está de una u otra forma gravando con este tema de la valorización, no lo vive la gente sino hasta que vende, paga impuestos todo ese tiempo, pero quienes son propietarios de los territorios no negocian con propiedad raíz, yo tengo mi casa toda la vida donde ha vivido mi papá y mi mamá y demás, no negocian con propiedad raíz, y quienes terminan negociando con eso no son la gente del territorio sino agentes que pueden aprovecharse de esa valorización y terminamos aprovechando desplazamientos de comunidades, como lo hemos visto en otras regiones de nuestro departamento y que seguramente pasa en otras partes del país.

Lo otro son los modelos de concesión. Por supuesto, las concesiones se están convirtiendo también en una forma de enajenar el recurso público para que termine convirtiéndose en un escenario del lucro del privado, en el caso por ejemplo del río Magdalena muy importante la navegabilidad del río Magdalena, pero qué preponderancia tienen en esa navegabilidad las inversiones que está realizando Impala y qué juego y qué papel va a cumplir esa concesión en poder garantizar también que los demás actores, incluyendo los actores comunitarios puedan hacer un adecuado uso del río Magdalena, a mi parecer con este modelo estamos renunciando también a un ejercicio grande de soberanía y estamos entregando nuestra principal vía fluvial a través del modelo de concesión.

Yo quiero entonces dejar hasta ahí Presidente, con la idea de poder escuchar a la Ministra, quisiera saber hasta cuándo se comprometieron vigencias futuras y, por supuesto, en términos generales hasta cuándo vamos a tener estas vías concesionadas y tener que cargar con el lastre de los costos que también va a generar la movilidad por carretera con el número altísimo de peajes que se van a generar y los costos que se van a generar y que terminan asumiéndolas buena parte de nuestras comunidades en función del negocio de unos poquitos actores que actualmente se les concesionó.

Muchas gracias Ministra y considero con usted que sí hay que hacer una inversión importante en mejorar la competitividad, pero creo que no era por ahí por donde se debía empezar; muchas gracias.

Presidente:

Muy bien Representante Víctor Correa, tiene el uso de la palabra el Representante Hugo Hernán González Medina.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Buenos días Presidente, Ministra, Director de Inviás. A mí me aterra que Caldas brilla por ausencia en este informe, si acaso le oí a la Ministra, claro revise-mos el cuadro completo, ustedes no ven a Caldas ahí y la verdad es que para hablar de Caldas, Director usted que es caldense, es más fácil hablar de los incumplimientos, ahí sí seríamos más amplios, la Ministra mencionó a Caldas, habló de la vía Cambao-Manizales; pero Ministra yo le voy a decir cuando habla de Cambao-Manizales quiere decir que hay un sector muy urbano, industrial, que lo conoce muy bien Carlos Alberto, que es Maltería-Manizales, donde se pretende doble calzada, pero curiosamente no está en esa vía que usted menciona Cambao-Manizales, sino que para que nos hagan eso pretenden dos peajes más a personas pobres que no tenemos siquiera vías dentro de nuestras cabeceras municipales en el oriente, atrasado del desarrollo, ahora tenemos que pagar dos peajes, pretenderían ustedes para llegar a Manizales por mejorar ese circuito con doble calzada urbano Manizales-Maltería.

La verdad es que podemos hablar más de incumplimientos en Caldas repito, Director usted acostumbra y hoy repitió algo de sus últimas intervenciones, siempre acostumbra venir, cuando estamos hablando que es lo que sigue, usted viene y nos compara con el periodo de Alvaro Uribe para decir que ahora hay más inversiones que en ese periodo, son pesos que no son constantes usted menciona, pero le voy a decir como parroquiano que he sido allá, como caldense, los grandes avances en la vía Armenia, fueron en el Gobierno de Uribe y en la comunicación con Antioquia; el Aeropuerto del Café tenía asignación eso fue lo que nos dejaron del Conpes, lo tuvo de Uribe y de Óscar Iván Zuluaga y hubo que venir aquí a este escenario para que ustedes no nos arrebataran los últimos diez mil milloncitos de pesos (\$10.000.000.000), y eso no quita que voluntad política para “Aerocafé” no hay, y usted sabe también y usted mismo lo ha afirmado, plata para la vía Manizales-Mariquita no hay, ¡no hay!, ni va a tener “Aerocafé” ni esa vía; pero nos plantean unos mejoramientos de curvas, y la verdad que está quedando mejor, mucho mejor, seguir con unos mejoramientos de curvas pero a cambio de dos peajes, eso no lo podemos permitir, mi reflexión es sobre todo acerca de cómo están distribuyendo los peajes, hago como caldense sentido, porque nos vieron

cara de peajes, no de obras sino de peajes, no podemos permitir ese mejoramiento en la vía Fresno-Mariquita con dos peajes porque nos quedaríamos sin fuente financiera para en el futuro tener una verdadera obra nueva de infraestructura que entronque la multimodalidad de que ustedes hablan, se precian y con razón, porque es que la navegabilidad va a llegar hasta La Dorada, y si queremos una interconexión de esa condición de multimodalidad en Colombia tenemos que pensar desde La Dorada atravesar la cordillera a lo mejor con Ferrocarril, por lo que acaba de sugerir el compañero Víctor, entonces nos vamos a quedar sin con qué financiar una obra, no podemos aceptar dos peajes a cambio de mejorar unas curvas, donde no le bajamos la altura, donde no va a mejorar entonces para tractomulas, si nos mejoran las curvas, sí es importante, pero nunca a cambio de dos peajes, miren la queja de esta semana en Viterbo, ahora los ciudadanos del occidente de Risaralda y de Caldas van a tener dos peajes en menos de 40 km para llegar a Pereira.

Yo la invito Ministra a que revise un poquito cómo están distribuyendo esos peajes, las concesiones, porque usted habla Cambao-Manizales, ya tiene los peajes y sin embargo nos excluyen las Brisas-Manizales, Maltería-Manizales, para que quede en otra vía y ponerle un tercer peaje, ¡un peaje más!, mire Director usted se ríe de eso pero yo lo invito a que incluya el sector Manizales-Las Brisas en esa misma concesión Cambao-Manizales, no sabemos por qué lo sacan, ¡cierto!, y pretenden que paguemos peajes nosotros los del oriente de Caldas que antes de la reelección de Santos ustedes a los alcaldes ya los habían engatusado con que les iban a dar dos años más de Gobierno, eso era falso desde la promesa, pero les dijeron además en cabeza de la Ministra Cecilia Álvarez que les iban a dar doscientos mil millones (\$200.000.000.000).

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

¡Perdón!, Una moción, yo quisiera que nos ciéramos al tema para el cual fue invitada la Ministra; aquí no podemos hacer unos cuestionamientos que van fuera de todo contexto desde el punto de vista político, aquí estamos en un tema técnico y les pido a los Representantes, yo creo que respeto a la Ministra y al Viceministro, porque aquí no estamos para cuestionar en este momento, sino por el contrario para construir.

Presidente:

Perfecto, le pediría el favor y los que faltan.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Primero, le acojo la inquietud, voy a terminar, mi cuestionamiento es, Martha estamos hablando de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) comprometidos por el Ministerio que deberían estar en el presupuesto y no están, el departamento cumplió su compromiso, no solo de los cuarenta mil, sino de pasar a cincuenta y cinco mil millones (\$55.000.000.000), pero estamos esperando los ciento sesenta mil, para completar el plan vial de Caldas, ese incumplimiento se suma a los otros que referí Ministra, por eso no más, termino diciendo que Caldas pues claro con razón es ausente, es que es más amplio en incumplimiento, nos sentimos insatisfechos y nada más me queda invitarla a que revise la forma como se distribuyen los peajes, y desde el oriente de Caldas sería injusto que nos apli-

caran dos peajes para llegar a Manizales por un mejoramiento de curva, como también le pido revise lo del caso de los municipios del occidente de Risaralda y de Caldas que ahora para ir a Pereira en menos de 50 km tendrían que pagar dos peajes.

Presidente:

Bien Representante Hugo Hernán, tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias Presidente. Voy a ser muy concreto en virtud del tiempo y también que soy citado como vocero de mi Bancada a la Presidencia de la Cámara. Quisiera hacer algunas consideraciones para que la Ministra y el Director de Inviás en su momento oportuno nos aclaren.

El primer punto va encaminado a poder establecer y llevar a cabo la política de seguridad vial; nosotros tenemos un debate, no lo voy a profundizar pero las cifras son preocupantes, lo manifestaba en la sesión anterior hay temas relacionados con el diseño de la vía, hay temas relacionados con los vehículos que se están importando que no cumplen con las condiciones de seguridad y con los estándares mínimos a nivel latinoamericano.

En tercer lugar, hay una serie de reglamentos que están vinculados al tema de las llantas, cinturones, a los frenos; es inconcebible Ministra que hoy, bueno Transcribe ahora en la licitación logró ponerlo como un artículo, pero es inconcebible que hoy ningún sistema de transporte masivo en el país tenga sistemas de control de incendios al interior de sus vehículos, entonces vamos a citar ese debate muy propositivo Ministra, para revisar gran parte de la normatividad, y sobre todo la corresponsabilidad del sector empresarial frente al tema de la seguridad vial.

Me impresionó una de las respuestas y es que de las 5.000 empresas que hoy existen de transporte público alrededor de ellas unas 1.200 están presentando.

Presidente:

Representante Carlos Eduardo me da pena, pero escuche, nosotros tenemos un debate la próxima semana para hablar de ese tema, yo le pediría el favor que se concentre a lo que hoy estamos, la Ministra me acaba de manifestar que ella tiene también un compromiso y todavía faltan varios colegas para intervenir, dejémoslo para la próxima semana, yo sé que usted es muy juicioso, muy estudioso, porque doy fe, discúlpeme pero de verdad concentrémonos en lo de este día.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Presidente fui paciente, pero está bien.

En términos del presupuesto, mirando el plan de acción institucional hay temas que están rezagados, el plan maestro usted lo mencionó ahora, el plan maestro de movilidad, pienso y si es posible que nos hiciera llegar un borrador de ese plan maestro, que evidentemente está tocando todos los sistemas de transporte público que requieren una revisión normativa; lo anotaba el compañero también de Santander, el Plan de Desarrollo estableció un mecanismo para cofinanciar los sistemas de transporte masivo, quisiera saber cuántos sistemas

de transporte masivo se han alineado a esta estrategia del Plan de Desarrollo, ¿cómo podemos abrir un oxígeno a nivel presupuestal para otras alternativas?

Por último en virtud de la sugerencia del Presidente quisiera que nos comentara los proyectos de conectividad, porque ustedes están construyendo unas vías fabulosas, pero los cuellos de botella son en las ciudades, el caso de Bogotá hay varias APP, calle 80. Tengo entendido que tiene otra prevista en..., hay 21 APP, que nos comentará, yo le pediría al Presidente hacer una sesión específica para escuchar algunas de estas propuestas, ¿cuáles están viabilizadas, cuáles son las trabas de estas APP?, que evidentemente generan unos embotellamientos que limitan la competitividad de las ciudades, porque nada hacemos, unas infraestructuras maravillosas sí a las entradas de la ciudad se generan unos embotellamientos gigantescos.

Y por último señalar ¿si hay interés del Gobierno nacional en poder asumir la concesión de la calle 13, aquí en Bogotá, como un corredor logístico especializado de carga y en virtud de los diferentes estudios que se vienen haciendo en términos de puertos secos y también de logística a nivel nacional?

Gracias Presidente, acepto el llamado de atención y viene un debate muy propositivo frente al tema.

Presidente, Diego Patiño Amariles:

Muy bien, tiene el uso de la palabra el Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muchas gracias Presidente. Ministra, muy bueno escuchar estos informes, doctor Carlos García, pero me voy a referir y voy a empezar por la parte final, lo del presupuesto; sería ilógico y yo diría hasta irresponsable, que un mejoramiento vial Bogotá, D.C.- Buenaventura, donde desde el Gobierno anterior dejaron un cuello de botella justo en mi departamento, el Túnel de La Línea y la doble calzada Calarcá-La Paila, que hoy están asegurados todos los recursos, y que por falta de ciento ocho mil millones de pesos (\$108.000.000.000) no se vaya a terminar esa obra, creo que eso sería perverso, el llamado a que billones hay ahí Hugo Hernán, el solo túnel vale más de un billón de pesos y qué decir Ibagué-Bogotá, D.C., o lo que se ha hecho Buga-Buenaventura, todos esos recursos serían ilógicos, yo creo que nosotros y quiero hacer una claridad, ese Túnel de La Línea que a veces han querido decir que es una obra para el Quindío, claro que se beneficia todo Colombia, se beneficia el Quindío, pero eso es una obra de interés nacional.

Y esta otra, Carlos Eduardo, antes de que se vaya, esta comisión también sería, y yo diría y perdóneme la expresión, seríamos irresponsables, esta comisión que tiene que ver con infraestructura y que en vías terciarias, que yo aquí sí quiero hacerle una comparación al colega Hugo Hernán, que no solo fue el expresidente Uribe, sino los presidentes anteriores que injustos con nuestros campesinos, presupuesto al año de sesenta mil millones de pesos (\$60.000.000.000), aquí hay varios exalcaldes, ¿sabe cuánto le llegaba al municipio?, ciento veinte o ciento cincuenta millones, qué irresponsabilidad, pero eso escasamente para el combustible, porque ciento veinte millones de pesos (\$120.000.000) para manejar las vías por ejemplo en Manizales sería

para el combustible, eso en los municipios donde tienen maquinaria y si no tienen hacen ahí unos métricos.

Entonces el Presidente Santos, que hay que reconocerle inversiones de 2.8 billones en vías terciarias, me parece que hay que reconocerlo, y claro que los campesinos hoy reconocen, pero sería borrar con el codo lo que se ha hecho con la mano, qué mensaje Víctor para nuestros campesinos decirles que el próximo año en vías terciarias es cero pesos, yo creo que de verdad sería injusto y esta comisión en una actitud seria, responsable, como siempre lo hemos manifestado ahí vamos a dar esa batalla para que el presupuesto tenga algunas modificaciones y que las vías terciarias para nuestros campesinos deben tener recursos. Conscientes hoy de la situación fiscal que tiene el país, pero sería de verdad ilógico y vuelvo y repito, sería de borrar con el codo, lo que se ha hecho con la mano. Si bien no se van a dar inversiones de setecientos, ochocientos mil pesos (\$800.000), como se han dado que me parece que es justo, pasar de sesenta mil a ochocientos mil, lo reconocemos y los campesinos hoy de verdad que reconocen esa ayuda.

En eso yo creo que esta comisión dos puntos ahí que son sumamente importantes y que tengo la seguridad que si no todos, la mayoría, vamos, creo que todos más bien, sin duda alguna, vamos a luchar para que en ese proyecto de ley de presupuesto las vías terciarias no pueden quedar en cero, ahí hay que hacer unos ajustes.

Ahora sí al informe general Ministra. Qué bueno escuchar todas estas inversiones en los diferentes modos de transporte vial, fluvial y aéreo, bienvenidos y a este Presidente hay que reconocerle que quizás los anteriores no habían pensado lo importante que es el desarrollo vial de un país, sin eso totalmente atrasados, pero desde luego reconociéndole que fue una excelente decisión de estas obras tan importantes para el país y que aquí acaban de manifestar los colegas con justa razón, son unas inversiones muy grandes pero que no solucionan todos los problemas viales del país, quedan muchos y claro cómo no defender cada uno su región, quisiera uno que todas las de mi departamento, igual cada uno se solucionaran, pero hay que reconocer estas grandes inversiones.

Yo sí quiero también reconocerles que los transportadores de este país son muy y de verdad afortunadamente responsables, ¡porque miren!, si hoy los transportadores en Colombia toman la decisión de hacer un paro, ¡pues para es el país!, porque en el sistema férreo sí estamos muy atrasados, Víctor hacia esa reflexión Ministra, le reconozco todas estas inversiones pero de verdad que el modo férreo es el que yo creo que queda como prioridad para nuevas inversiones, además que es un modo de transporte mucho más económico, el Quindío y seguramente en Risaralda que la reflexión que hacía el Representante Diego Patiño debe de llegar el tren allá también, y que esos dos puertos funcionen como puerto seco, que se legalicen, no es solo que llegue el tren, sino que se legalice la mercancía tanto la que sale como la que llega, eso descongestiona ese puerto de Buenaventura y ayuda al eje cafetero Hugo Hernán, nosotros que conocemos y ocupamos ese deshonroso primer lugar de desempleo Caldas, Risaralda y Quindío, estamos ahí todos en la misma condición, eso nos ayuda, así que esos dos puertos secos bienvenidos.

Ministra quiero ya hacerle para terminar, porque sería exigirle a los colegas, son muchas cosas pero por

eso lo importante que nosotros le vamos a seguir seguramente citándola a esta comisión que es su comisión, para que toquemos temas específicos, porque mire, hoy nos alcanza el tiempo y todos queremos hablar de diferentes modos de transporte, vías que son importantes, y es así escuchándolos, porque yo sé que usted recorre todo el país, pero queda mucho más fácil cuando escucha a una persona de determinado departamento que conoce su departamento y le dice por qué son importantes esas vías, pero yo quiero hacer esta reflexión y quiero que me escuchen los colegas y es la siguiente:

Qué bueno que hoy así como al doctor Carlos García que nos está acompañando, Ministra sabe quién le faltó, el Director de la ANI, doctor Luis Fernando Andrade, pero de verdad que sí, porque quiero hacer aquí una reflexión, y vuelvo y repito, así como también me gusta reconocer las cosas también hago críticas, y soy crítico, eso sí constructivo, pero ese cuento del Aeropuerto El Edén para que ustedes escuchen, lo sacan a una licitación con otros tres Aeropuertos, primera licitación no se presenta ningún oferente, es de sentido común y de lógica que quienes estructuraron, diseñaron y organizaron ese proyecto, ¡perdieron el año!, fallaron una vez, y ahora lo sacan por segunda vez y vuelve y falla, qué absurdo, equivocado, ¿cuántas veces van a fallar?, y ahora le escucho Ministra que entonces ya van a sacar a Popayán aparte y que va a quedar en una licitación aparte, pero que entonces van a dejar a Neiva y al Quindío y seguramente de pronto también les va a fallar. Yo diría con todo el respeto que me merece el doctor Luis Fernando Andrade, pero ahí han fallado, ojo pues con esos estructuradores, porque a mí me da pena, yo a los quindianos les he dicho ya cuántas veces y sabe que no me creen, ¡cuál licitación Atilano!, el Vicepresidente, el Presidente han ido a hablar de esas obras, y miren problemas van y problemas vienen, de verdad que es una reflexión constructiva y espero que ahora en esta última que siguen en la idea de dos Aeropuertos, por qué no individualizarlos, o bueno sencillamente es una decisión que es de ustedes pero que ese estudio sí sea serio, responsable y que si no se presentan es porque fue malo, porque yo no creo que oferentes o proponentes no se presenten donde realmente tengan una rentabilidad como la deben de tener, para eso son ingenieros o constructores.

Y la otra Ministra que quería preguntarle, yo creo que debe estar pero de verdad que no lo he mirado, esas tres obras para el Quindío, la doble calzada Tres Esquinas-Aeropuerto, si ya se abrió la licitación, porque también llevo hablando desde hace tiempo de esas obras y ya los quindianos están un poquito desesperados.

Y la otra es Tebaida-Montenegro y el Paso Nacional en Montenegro. Esas tres obras, si ya se abrió la licitación y cuándo están programadas para terminarlas.

Hay muchas cosas más para hablar pero sería incoherente con mis colegas, muchas gracias Presidente.

Presidente, Diego Patiño Amariles:

Tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Alberto Cuero Valencia.

Honorable Representante Carlos Alberto Cuero Valencia:

Muy buenas tardes Ministra, Director, compañeros.

Ministra una sola pregunta, los caleños estamos muy preocupados por el tema del MIO, yo quisiera lle-

var alguna respuesta a nuestra gente; el MIO fue implementado en 1998, y al 2015 lleva 17 años y apenas cubre el 40% de la demanda, el MIO tiene capacidad para transportar unos quinientos mil pasajeros diarios, pero la demanda es millón doscientos mil, ¿Qué hacemos con esos setecientos mil pasajeros diarios?, es un tema que puede ser que a usted no le parezca importante o tal vez como Ministra, pero es un tema que está afectando duramente a los caleños; el MIO que debía venir a mejorar la calidad de vida de los caleños la está empeorando y más a los de clase popular, entonces cada día hay que ir a montarse en esos buses, hay que hacer el recorrido para darse cuenta la tragedia que es el MIO en Cali, que está igual que la salud, a punto de intervenir, porque no ha sido viable este tipo de transporte para los caleños, un sistema mixto, algo que realmente llegue, por eso los piratas, los mototaxistas, por eso toda esta cuestión porque hay setecientos mil personas que no pueden transportarse de la mejor manera.

Me gustaría tener una respuesta suya Ministra, para ver que se hace con el MIO en Cali; muchas gracias.

Presidente:

Muy bien Representante Carlos Alberto Cuero. Terminado entonces cada uno de los colegas las intervenciones, me dice Hugo Hernán porque la Ministra me está pidiendo y de verdad que tiene un compromiso que es bien importante, bien un minuto, tranquilo, calmado.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Ya pasado el malestar, no puedo perder la oportunidad Ministra de decirle que hay un problema creciente, grave y que vamos a terminar entonces con centenares y no sé si más de mil autoridades de tránsito en este país, cada una disponiendo a su manera en materia de fotodetección y que en el departamento de Caldas le sumamos a dos cámaras en 800 m donde cruza la vía nacional, municipio de La Dorada, le sumamos ahora que el municipio de Chinchiná ya está haciendo pruebas en la autopista, en área rural sin consultar la concesión que tiene convenio con la Policía, sin consultar la Policía Nacional, desconocen los alcaldes el principio de complementariedad, de concurrencia, coordinación y el Ministerio está atterradoramente indiferente sin todavía emitir una resolución que frene ese desorden y que de paso cierre una puerta a la corrupción en Colombia.

Dirán que no tenía nada que ver con esto pero es que el tema ha sido repetidamente discutido, simplemente como nos han anunciado una resolución desde el Ministerio, Representante, eso es lo que estamos esperando, en marzo, junio y no ha salido.

Presidente:

Muchas gracias Representante González. Ministra tiene el uso de la palabra para darle respuesta a las preguntas de los colegas.

Natalia Abello Vives, Ministra de Transporte:

Bueno, voy a tratar de ser lo más breve posible porque tengo un compromiso en Cancillería y eso es estrictamente riguroso, ya tengo treinta minutos atrasada.

Como hay muchos que se han ido, yo creo que lo justo es que respondamos a los que están presentes y lo correcto es eso, en todo caso ahorita me va a complementar el Director de Inviás en los temas que queden pendientes.

Yo sé que la gran preocupación de todas las regiones es que se acometan las obras que son propias de las regiones, pero no pueden dejar de lado que en todas las regiones, en absolutamente todos los departamentos hay presencia de inversiones de este Gobierno en todos los modos de transporte, no ha habido un departamento que no reciba inversiones de este Gobierno en el tema de infraestructura de transporte, seguramente no todas las que se requieren, no todas las que esperamos tener, pero con absoluta seguridad que son las que generan la competitividad, el desarrollo, las principales obras, los principales proyectos que impactan a la región y en algunas mucho más avanzadas; voy a mencionar algunos temas que han comentado acá:

En el tema del Atlántico, Martha me comentaba algo que me parece muy importante, el tema de la conectividad alrededor del Puente Pumarejo, ¡sí!, claro que nos preocupamos alrededor de la conectividad del Puente Pumarejo, si no sería un elefante blanco, pensar en que vamos a hacer un puente, el más importante de Colombia, no solo por su longitud sino por la impresión de la infraestructura que va a ser visto dentro de América Latina, del mundo entero, incluso nos contaban que iba a ser como el décimo puente del mundo entero, un puente atirantado de tres carriles, doble calzada, es un puente de una magnitud realmente importante, la altura, el gálibo que va a tener, realmente es un puente muy importante, pero es un cuello de botella evidentemente si llegamos a una carretera como la de Ciénaga-Barranquilla, o la de Cartagena-Barranquilla ya a la salida hacia Cartagena; claro que nos hemos preocupado y ya tenemos iniciativa privada que está aprobada la prefactibilidad para la segunda calzada, la doble calzada de Ciénaga-Barranquilla. Estamos esperando los estudios a factibilidad, es un reto y es un propósito fundamental sacarlo adelante, es un corredor de suma importancia, pero tiene unos retos ambientales muy grandes, sabemos lo que eso significa, lo hemos debatido aquí en el seno del Congreso varias veces, estuvimos en el Plan Nacional de Desarrollo debatiéndolo y, finalmente, ya tenemos una iniciativa privada que responde a todas estas cosas y que esperamos que pueda salir adelante.

Y en los recursos del PIPE adicionalmente a la concesión Cartagena-Barranquilla que ya tiene, ya está adjudicada, faltan unos tramos de doble calzada que efectivamente en el PIPE se le asignaron ciento siete mil millones (\$107.000.000.000) de pesos, para avanzar en el compromiso que nos habíamos hecho como Gobierno nacional de cerrar la brecha que hay de los 72 km de doble calzada, con esto podemos avanzar algo más de 15 km y vamos a ir a medida que tengamos los recursos de seguir avanzando para cerrar esa brecha de los 72 km que tenemos, la propia concesión va a tomar aproximadamente unos 40 km en su momento cuando se pueda ya incorporar esas nuevas obras, de manera que sí, eso sí ha sido parte de nuestra preocupación y la solución es la que estamos mencionando.

En cuanto al tema de reglamentación de navegabilidad estoy totalmente de acuerdo. Esto es un tema prioritario en el Ministerio de Transporte, no solamente en el río Magdalena, estamos hablando del Canal del Di- que, recientemente acabamos de expedir la reglamentación del transporte marítimo en la bahía de Cartagena determinando cuál es la responsabilidad que le atañen ahí a la Dimar, que le atañe al Ministerio de Transporte, estamos trabajando duro en eso, yo tengo absoluta conciencia de que el tema de la reglamentación de la

navegabilidad en Colombia es una de las tareas principales y vamos en nuestra agenda a ir sacando periódicamente, ya estamos trabajando en el tema de la navegabilidad del río Magdalena, de hecho estamos constituyendo un corredor logístico, no solamente en los corredores viales sino también en el río Magdalena, ya nombramos en el corredor de Buga-Buenaventura, y el próximo que vamos a nombrar gerencia de corredor logístico va a ser el río Magdalena que lo haremos la próxima semana.

Red terciaria que yo creo que le ataña a todos, han mencionado aquí, ponerles una cifra, 154.000 km son la red terciaria de este país, la información que tenemos; porque recordemos que la red terciaria es responsabilidad de los municipios, de los cuales pavimentados hay 1.300 km que fueron los que pavimentó este Gobierno, 33.000 km fueron los que hicimos en afirmado y el objetivo nuestro es seguir avanzando en placa huella, pero por eso decía y que estamos muy lejos que estamos en un 30%, eso no quiere decir que a nivel mundial la red terciaria tenga que estar pavimentada, si llegamos a un 30% sería un óptimo, a nivel mundial esas son las cifras que se manejan, nosotros estamos muy lejos de eso, no hay recursos. El Gobierno nacional es una corresponsabilidad porque es una responsabilidad de los municipios pero sabemos que los municipios no tienen los recursos, por lo menos pensamos que a través de regalías, que a través del Presupuesto General de la Nación debe haber una corresponsabilidad para apoyo de los municipios, sin embargo tenemos que tener claro que es una responsabilidad municipal el mantenimiento de la red terciaria, donde el Gobierno no ha sido miope en este sentido, 2.8 billones de pesos en el primer cuatrienio es una suma de mucha importancia, miren lo que hicimos con 2.8 billones de pesos, hicimos 33.000 km de los cuales 1.300 km aproximadamente eran en placa huella, el resto son en afirmado, y lo hicimos con 2.8 billones, imagínese cuánto significa en materia de recursos para llegar a un óptimo si uno quisiera pensar en que el 30% de esa red terciaria esté en condiciones de pavimentación, que no necesariamente tiene que ser así.

De manera que yo sí creo que deberíamos seguir apostándole a seguir invirtiendo recursos aquí, pero importante sería pensar en un programa, como lo hemos hecho para el tema de las vías de cuarta generación, la red nacional que es responsabilidad del Gobierno nacional, pensar en un gran programa de red terciaria de cara a lo que se viene del posconflicto, de cara a lo que se viene con el tema agrícola, yo creo que sí es un tema que todos unidos podemos hacer un poco más; pero como responsabilidad del sector de transporte no podríamos afrontar ese reto tan enorme que nos ponen para llegar a pavimentar el 30% de la red terciaria sería una suma que está muy lejos de poderse hacer, pero podría uno pensar en armar un programa; de hecho ya en Planeación Nacional están pensando en un Conpes de red terciaria que desde hace rato se está trabajando, sería muy bueno impulsar ese Conpes de red terciaria en donde todos los sectores podamos confluír en apoyo de algo, pero con la corresponsabilidad de los municipios, no podemos dejar de lado eso, eso no sería responsable, la autonomía municipal también sería eliminarla y tendrían que entrar los municipios y Planeación Nacional están en esa tarea desde allá, hace un tiempo hemos ido nosotros participando en alguna información, mientras

eso ocurre yo creo que la idea de poder seguir aportando recursos desde este sector sería muy importante.

Otro tema que ha tocado acá que les ataña a varios de ustedes es el tema del Ferrocarril. Cuando yo hice el comentario sobre el tema que es el sector más atrasado lo hago con la absoluta conciencia de que es así, no porque no sea del interés del Gobierno, no porque no sea prioritario como aquí lo mencionaron o porque no lo hayamos visto como que sea prioritario, es porque la vocación del país es en materia vial, esa es la vocación de nuestro país, en materia férrea es lo que estamos intentando recuperar, por supuesto, que es mucho más lento y mucho más difícil generar esos incentivos para que vengan esos nuevos inversionistas a entrar en la operación de esta red férrea, por eso nos pusimos en la tarea de la recuperación de la red férrea y les comentaba que si a finales de este año vamos a tener en condiciones de operación esos dos corredores que hoy no están en condiciones de operación, pero que sí es un reto evidentemente en que sigamos pudiendo incentivarlos y en el caso del que sí está funcionando ahí tenemos un tema muy concreto Representante Patiño, y es el tema de cómo llegamos hasta La Felisa, en estos momentos estamos desde Zarzal hasta La Tebaida, de Zarzal a Cartago y de La Felisa hacen parte de la concesión, pero eso se siniestró, la realidad es que lo que ocurrió ahí, cuando esa concesión se otorgó en su momento y se le cedió al nuevo concesionario de tren de occidente se le cedió al tren del Pacífico que es el que está funcionando, esa parte quedó dentro del tren de occidente para cometer las obras de infraestructura y ahí se declaró el incumplimiento del contrato, nosotros a finales del año pasado declaramos el incumplimiento de ese contrato, impusimos una multa de aproximadamente unos setenta mil millones de pesos por ese incumplimiento y hoy nos encontramos en una situación en la que estamos negociando con el concesionario vigente, que es tren de Pacífico para incorporar este tramo y que podamos acometer estas obras con cargo a la misma concesión y con algunos recursos que quedaron de ese contrato que no se ejecutaron.

Créame que si la respuesta la tuviera ya se los hubiera dicho, pero estamos en ese proceso, no lo hemos olvidado, estamos negociando y la idea es acometer esas obras y pronto tener una respuesta sobre eso, lo cierto es que ahí hay unos recursos disponibles pero necesitamos que el concesionario ponga otros adicionales.

También mencionaba el Aeropuerto de Matecaña. Pues yo creo que son muy buenas noticias, cincuenta y cinco mil millones de pesos (\$55.000.000.000) que le invertimos en la ampliación de la pista en las dos cabeceras, el nuevo centro de control, en la torre de control, estuvimos ahí en presencia también del Vicepresidente y del Presidente inaugurando estas obras, si hay algo más se los contaré, pero realmente creo que lo que hemos hecho ha sido muy importante ahí en ese Aeropuerto, ahí hay otras cosas importantes.

En Norte de Santander quiero comentarles algo, el Presidente anunció en el Consejo de Ministros en Bucaramanga, la priorización de dos proyectos de la tercera ola, ¿cuáles son esos dos proyectos?, Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta; no es que hayan dejado de último los de Norte de Santander porque sean menos importantes, lo que pasa es que en la estructuración de las olas, de los proyectos de cuarta generación, se le

dio al Fondo Adaptación estos proyectos para estructurarlos, porque habían sido los afectados precisamente por el tema de la ola invernal y necesitaban una estructuración mucho más profunda a raíz de lo que había ocurrido y por eso quedaron en tercera ola, con la situación que tenemos en estos momentos ahora hemos sido capaces de aprobar o de priorizar, porque todavía no están aprobados de priorizar dos proyectos, y el Presidente nos dijo muy claramente en el Consejo de Ministros y me puso una fecha muy perentoria que en el mes de octubre iniciáramos la licitación de estos dos proyectos, para lo cual tengo que correr y necesito el concurso, le agradecería mucho que me ayudara en el Ministerio de Hacienda sobre todo para que se hagan todos los Conpes, Confis, todos los trámites que necesitamos hacer, que ya arrancamos para poder llegar a que el mes de octubre iniciemos las licitaciones públicas de estos dos proyectos, que en inversiones son del orden de 2 billones de pesos, y se suma a la de Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, que ya firmamos contrato en esta semana.

De manera que el avance ahí es importante, la de Ocaña-Cúcuta aún no está priorizada, está estructurada, finalizando su etapa de estructuración, vamos a sacar rápidamente este año estas dos que es lo que nos alcanza ahora con lo que tenemos de los recursos que están priorizados, de manera que eso es una excelente noticia dentro de lo que teníamos nosotros como tercera ola para financiarlo.

Pero también para mencionarle que ahí hay dos proyectos importantes, los cuarenta y dos mil millones de pesos (\$42.000.000.000) ya están en los procesos licitatorios, uno, Astilleros-Tibú que creo que se adjudica el 25 de septiembre y la otra es que se abre licitación intersección Benito Hernández que son veintidós mil millones de pesos (\$22.000.000.000), estos están en el programa "Pipe Dos Punto Cero", ahí también hay recursos para Norte de Santander.

En Antioquia, yo creo que Antioquia es el más beneficiado de todos los departamentos y debería estar un poco más feliz, ¿Por qué priorizar el modo carretero?, deberíamos preguntarle un poco al Presidente Uribe por qué priorizo el modo carretero, porque resulta que arrancamos por ahí, por el modo carretero, porque ahí en los proyectos de la estructuración de estos proyectos arrancó inicialmente en el Ministerio de Transporte con un convenio que se hizo con ISA, que realmente después se terminó y cuando se empezó a mirar todo el programa ahí estaban los primeros proyectos que se quedaron priorizados en la primera y en la segunda ola.

Luego terminamos nosotros de estructurar la tercera ola a través del Fondo Adaptación, ¿Pero por qué la prioridad?, la prioridad para mí me parece obvio de por qué lo hicieron así, lo hicieron así porque es que esa es la vocación del país, porque esa es la situación del transporte de este país, queremos optimizarlo, por supuesto, que queremos optimizarlo con el multimodalismo, pero el multimodalismo no se impone, el multimodalismo hay que generar las condiciones para que se genere en Colombia y la forma de generarlo es con inversiones en todos los modos de transporte y con la generación de las oportunidades en materia de competitividad para que el sector privado venga a hacer las inversiones y tengamos los sitios más cercanos a los centros de producción, que no tengamos solamente los nodos como hoy tenemos los modos de transporte, leja-

nos a 1.000 km, 1.500 km entre donde están los centros de consumo y donde están los puertos de este país, sino que tengamos unos sitios intermodales, intermedios, pero eso solamente se logra primero con un cambio de política que es lo que hemos venido implementando, y segundo con un cambio en infraestructura y no lo podemos hacer, pensar que vamos a priorizar un sector vs otro, ¡no! esto es una complementariedad, por eso en todo el sector está el tema aéreo que hace parte del multimodalismo, el tema carretero, el tema fluvial y el tema férreo, ¡que ya está!, de hecho ya está funcionando el tren del Pacífico que costó mucho ponerlo en funcionamiento pero ya está funcionando y llegamos hasta La Tebaida. De manera que esto no se genera espontáneamente, se genera solo con voluntad política, con política pública y con inversiones en materia de infraestructura.

Las dobles calzadas no son la prioridad de este Gobierno, las dobles calzadas son una necesidad, es lo que piden a gritos las regiones, no hay una región, un municipio, departamento donde vaya, no hay un debate en el que yo no esté, en el que no pidan doble calzada, aquí lo vieron en frente todo mundo pidiendo las dobles calzadas y no se dan todas las dobles calzadas, porque solamente podemos medirlo en la medida en que se requiera de acuerdo al tráfico, a la necesidad efectivamente que se requiera, no es la prioridad de este Gobierno, lo que sí es importante es que donde si es prioritario tenemos que hacer las inversiones y seguramente nos faltan muchas por ejecutar, por eso nos comprometimos en que nuevas calzadas y vamos a hacer 1.332 km de nuevas calzadas hasta el 2018, pero que el programa contempla 7.000 km de intervenciones viales, que no son dobles calzadas, 7.000 km de intervenciones viales que vamos a hacer mejoramiento en todo y rehabilitación de todo el sistema nacional. De manera que no es que sea una prioridad, es una realidad, la vocación del país y la realidad nuestra es que le estamos apuntando es al multimodalismo, ese es nuestro objetivo, el multimodalismo, y por eso el Plan de Maestro Intermodal también busca efectivamente ese propósito.

Los modos de financiación pueda que no nos guste el tema de valorización, hoy en día no rige la valorización en los proyectos nacionales, hoy no hay, queremos proponérselos al Gobierno, al Congreso, queremos proponérselo, en su momento será un tema de debate, pero eso sí está dentro de las posibilidades que queremos, los modelos de concesión son efectivamente los hoy que tenemos, el modelo de APP, aprobados por este Congreso, es lo que nos está permitiendo sacar adelante estos proyectos, donde tenemos cero o muy bajos niveles de riesgo, donde tenemos cero anticipos por parte del Gobierno nacional, donde vemos un cambio estructural en la forma en cómo se están acometiendo las inversiones y donde vemos claramente que lo que está trayendo es la inversión privada a estos programas de infraestructura vial, y donde hacemos la estructuración pública, tenemos solamente compromiso de recursos una vez esté la obra completamente terminada por unidades funcionales.

De manera que es este Congreso el que aprobó este modelo de concesiones bajo la figura de asociaciones público-privadas, que impera en el mundo entero y que es lo que nos ha permitido hoy montar este gran programa de concesiones y que se extiende no solamente el tema de infraestructura de transporte, sino que en el Plan Nacional de Desarrollo ya lo están incentivando

para otros sectores, y que no solamente le aportaría el 20% de los recursos en caso de las iniciativas privadas, sino el 30% de los recursos públicos que el sector transporte se quedó con el 20% nada más, dijimos ok, estamos de acuerdo, nos quedamos con el 20% de recursos públicos, cuando hay iniciativas privadas, pero el resto de los sectores pueden tener el 30% del presupuesto nacional.

De manera que me parece que este esquema de las APP es el esquema que nos está dando hoy la posibilidad de tener un crecimiento en la economía, es el sector que está jalonando la economía, recordemos que en el crecimiento entre el 2013 y el 2014 el 9.9% el crecimiento entre un año y el otro se produjo por el sector de la construcción y dentro del sector de la construcción, el sector de obras civiles, que viene no solamente de las inversiones del sector privado, sino lo que genera en el desarrollo; aguas hacia abajo por decirlo así, en las inversiones regionales; a mí me pareció muy interesante un estudio que me presentaron precisamente en Antioquia sobre el impacto que tenía, que iban a tener en las inversiones y en la competitividad del departamento, todo lo que estábamos haciendo en las concesiones de cuarta generación y de las conclusiones grandes que se llegaban ahí, es que se generaba que el PIB que podría generarse en 25 años se iba a generar en algo así como 8 o 10 años, cosa que resultaba bastante interesante y que además me generó una tarea para hacer en el resto del país, porque quedamos tan contentos con el estudio que se hizo en Antioquia que queremos replicarlo, que lo hicieron allá, la Universidad Nacional, queremos aplicarlo nosotros el resto del país y lo hicieron en Antioquia, es un análisis muy interesante, porque ahí lo que se ve, no solamente qué inversiones estamos colocando, sino qué genera esto hacia atrapar recursos, hacia la capacidad de generar otras inversiones, hacia la posibilidad de desarrollo, empleo, es realmente maravilloso el estudio que recibimos y realmente yo creo que esa es la forma de verlo y afrontarlo en el resto del país.

Con respecto a Caldas ahorita le voy a dar la palabra al Director porque sé que se está muriendo por hablar, por el departamento de Caldas, pero yo solamente le digo al Representante González que doscientos siete mil millones de pesos (\$207.000.000.000) en el PIPE estaba reclamando algunos recursos, pero creo que estaba hablando era del Plan Vial Regional, ¡cierto!, pero aquí hay recursos de doscientos siete mil millones de pesos (\$207.000.000.000) para la vía Honda-Manizales, que ya están, hacían parte de lo que estaba pendiente por aprobarse en el Confis de los 1.7 billones de pesos que ya se aprobaron la semana pasada y que esa licitación se está abriendo el 28 de agosto, es decir, esta semana, el viernes de esta semana doscientos siete mil millones de pesos (\$207.000.000.000) para la vía Honda-Manizales que ya les podrá dar un poco más de detalle el Director del Invías.

Cerrarles con que está pendiente el debate de los transportes masivos, yo creo que el tema de seguridad vial, son dos temas que debemos acometer; en transporte masivo el mensaje no es así tan claro, ¿Qué vamos a decirle a Cali con el tema del MIO?, ¿Qué vamos a decir con el tema de Bucaramanga?, yo creo que lo responsable es que ustedes escuchen todo lo que está ocurriendo en estos sistemas de transporte que están hoy en funcionamiento y los que están en estructura-

ción y eso creo que genera un espacio adicional que deberíamos enfrentarlo y no en uno o dos minutos.

Lo mismo en el tema de seguridad vial que creo que está pendiente la situación para la próxima semana, para el miércoles de la próxima semana, donde ya daremos pues a profundidad el tema.

Entonces yo quiero que el Director le hable de Caldas, porque yo creo que para él es muy importante.

Presidente:

Bien pueda doctor Carlos García.

Carlos Alberto García Montes, Director de Inviás:

No hablé del departamento de Caldas a propósito, ¿Pero a propósito por qué?, porque aquí me acompañan tres honorables Representantes del eje cafetero, el doctor Atilano Giraldo, del departamento del Quindío; el doctor Diego Patiño, del departamento de Risaralda y el doctor Hugo Hernán, del departamento de Caldas; ¿Por qué entonces no hablé de Caldas?, porque las inversiones que ha hecho este Gobierno en el departamento de Caldas son ocho veces más que las inversiones que se hicieron en 8 años del Gobierno anterior, doscientos cincuenta mil millones (\$250.000.000.000) entregó el Gobierno anterior al departamento de Caldas, la mitad de esos recursos en las explanaciones del Aeropuerto del Café, y este Gobierno 2 billones quinientos mil millones de pesos para el departamento de Caldas.

Y me voy a referir específicamente; proyectos de concesión, claro que para el departamento de Caldas, Pacífico Tres, más de 1 billón de pesos en el departamento de Caldas, ¿Qué incluye?, la doble calzada entre La Manuela y Tres Puertas de 7 km, la intersección a desnivel en La Manuela, la intersección a desnivel en Tres Puertas, 30 km de carriles de adelantamiento entre Tres Puertas y La Pintada; el Túnel de Tesalia está en el departamento de Caldas, 3.5 km mide ese túnel que va a poder integrar no solamente al departamento de Caldas con el departamento de Risaralda, sino que va a vincular al departamento de Caldas y a Manizales su capital, con los municipios que están en el occidente del departamento, es decir, va haber dos posibilidades de recorrer entre Manizales hacia la zona del Valle del Risaralda, uno por el sector de Pereira a través de autopistas del Café, y el otro por Pacífico Tres.

Pero hablemos de la obra pública, se manifiesta en el departamento de Caldas y por eso fue que tuvo que ir el Vicepresidente a dar las aclaraciones en el municipio de Chinchiná, no va a haber peaje entre Chinchiná y Manizales, 17 años tuvieron que pasar cuando por Gobiernos anteriores se manifestaba que no se le podía invertir un solo peso a la vía entre Manizales y Chinchiná por la Siria, porque no se había aceptado, cuando se construyó, se inició el proyecto de Autopista del Café, que se instalará el peaje entre Manizales y Chinchiná por la Siria, y le invertimos veinticinco mil millones de pesos (\$25.000.000.000), a esa carretera que está completamente rehabilitada, 17 km de ese corredor completamente rehabilitado, intervención hoy en día de puntos críticos en la carretera, lo que estamos mirando en el departamento de Caldas es cómo garantizamos que ese mantenimiento se conserve en el tiempo y hemos mirado en la posibilidad de autopistas del café pero sin peaje, ¡no va a ver peaje entre Manizales y Chinchiná!, pero con autopistas del café sí estamos pensando en dobles calzadas entre Chinchiná y el Jazmín, entre La

Manuela y el Club Campestre, pero también para el departamento de Risaralda entre La Romelia y El Pollo, y en el departamento del Quindío entre el Quindío y Risaralda, la variante entre punto 30 y el departamento de Risaralda.

Pero me voy a detener en la vía Manizales-Fresno-Mariquita, inversiones que va a hacer este Gobierno nacional por más de setecientos mil millones de pesos (\$700.000.000.000) de obra pública, como es el caso de estos doscientos siete mil (\$207.000.000.000). Revisemos: a mí me da pena con los otros representantes, revisemos en el departamento de Caldas cuál es la segunda inversión, la segunda mayor inversión del Programa PIPE, el departamento de Caldas, doscientos siete mil millones de pesos (\$207.000.000.000) que van a permitir concluir la variante de la Panamericana de 16 km, con doscientos siete mil millones de pesos (\$207.000.000.000) vamos a hacer la doble calzada entre la Estación Uribe y La Fuente, estamos terminando la intersección de La Fuente con recursos adicionales que aportó este Gobierno del orden de catorce mil millones de pesos (\$14.000.000.000), la doble calzada entre San Marcel y Maltería que incluye una intersección a desnivel en San Marcel, el retorno de Lusitania; glorietas en el sector del Sena y en la zona de salida en Maltería; y mal- intencionadamente en el departamento de Caldas fueron en icnográfico del diario local a poner un peaje entre Maltería y la ciudad de Manizales completamente falso, ¡completamente falso!, hay una propuesta de un proyecto de tercera ola de cuarta generación que es entre Manizales y Mariquita.

Ahí en esa propuesta se estaba hablando en la estructuración de instalar peajes, cosa que rechazó el departamento de Caldas, bueno, nosotros estamos analizando cómo se va a estructurar entonces ese proyecto, pero se sacó de Cambao-Manizales el tramo entre el sector de La Esperanza y Maltería, precisamente atendiendo las peticiones del departamento que buscaba tener una alternativa de comunicación no hacia la zona de Cambao en el departamento del Tolima, sino hacia la zona de Mariquita también en ese departamento.

Se han invertido en las Fases I y II de Manizales-Honda más de trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000) y el Fondo de Adaptación le ha dado al departamento de Caldas más de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000), vaya mire Representante cómo nos está quedando de buena la vía entre Supía-Anserma, con inversiones superiores a los cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), acabamos de sacar la licencia ambiental para construir la variante de la paz en el municipio de Chinchiná, para generar una nueva salida de autopistas del café, tenemos en el Fondo de Adaptación inversiones por más de sesenta mil millones de pesos (\$60.000.000.000), que están dejando una vía tan competitiva, no solamente para el departamento de Caldas, sino para el eje cafetero, que ya la gente de Pereira está prefiriendo en este momento por las condiciones de las adecuaciones que se están haciendo en el cruce de la cordillera Central entrar a Pereira a través del sector de Letras, porque el Fondo de Adaptación le pone ochenta mil millones (\$80.000.000.000), porque a través de Colombia Humanitaria también se invirtieron recursos de siete mil millones (\$7.000.000.000), porque la Unidad Nacional de Riesgo se le invirtieron recursos de diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000).

La Dorada hace parte del departamento de Caldas y tenemos un proyecto muy importante para La Dorada, que es la concesión de primera ola entre Girardot hasta Puerto Salgar, pasando por el municipio de La Dorada, y concertamos con las comunidades de La Dorada que el peaje que se tenía que instalar ahí no afectara la comunicación de La Dorada con la ciudad de Manizales, estratégicamente puesto el peaje en el sector del paso por el río Magdalena con ese punto en el sector de Purnio, se le han hecho inversiones de conectividad regional entre la vía Victoria en el departamento de Caldas, inversiones de conectividad regional por diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000), ¡claro! se nos quedaron ciento sesenta mil millones (\$160.000.000.000) del programa de conectividad regional pero es que recordemos que dentro de los 10 billones de pesos estaban esos ciento sesenta mil millones (\$160.000.000.000) y no tuvimos sino una aprobación de 4 billones de las cuales teníamos que sacrificar para todos los departamentos, tuvimos que sacrificar proyectos muy importantes en los departamentos y en Caldas sí tuvimos que sacrificar ese de conectividad regional por ciento sesenta mil millones de pesos (\$160.000.000.000).

De tal manera que aquí estoy haciendo una presentación de las inversiones que vamos a hacer en el departamento de Caldas, nos sentimos muy orgullosos de poder entregar antes que se termine este año 2015, tal vez hacia finales del próximo mes de septiembre o comenzando el mes de octubre, el intercambiador de Villamaría, una obra en la cual nosotros no solamente empezamos haciendo un análisis de la vulnerabilidad que tenía uno de los puentes, luego hicimos el estudio para la construcción de un nuevo puente, luego pusimos la plata para construir el puente y ahora vamos a tener la satisfacción en el mes de octubre de entregar un excelente intercambiador que comunica a los municipios de Manizales y Villamaría, ¡es decir!, el Gobierno nacional sí está pensando en el departamento de Caldas, sí que pensamos en el departamento de Caldas, yo como funcionario del Gobierno nacional entré a este Gobierno en el año 2011, traído por el Ministro Germán Cardona Gutiérrez, que también era del departamento de Caldas, y le cuento Representante que nosotros pensamos cada día en el departamento, pero nuestras obligaciones obviamente como funcionarios del Gobierno nacional es para los proyectos de todo el país.

Presidente:

Doctor Carlos García, mire, de eso se trata estas sesiones, donde hay la información, buena noticia Representante Hugo Hernán de los doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000), además que es una vía que lo necesita, no Honda, no va peaje y hay esa claridad.

Carlos Alberto García Montes, Director de Inviás:

El programa de obra pública no incluye ninguna construcción..., y entre ellos el proyecto de la vía entre la Estación Uribe y Maltería.

Presidente:

Buena noticia Hugo Hernán, perfecto, para su departamento; les agradezco colegas; muy bien entonces siguiente punto del Orden del Día Secretario.

Secretario:

III

Lo que propongan los honorables Representantes

Hay una proposición en la mesa Presidente.

Presidente:

Por favor leer entonces la proposición.

Subsecretario, Hernán Cortés Rojas:

“Proposición número 011 de 2015

(agosto 25)

Estrategias de financiación y reliquidación de los créditos otorgados en dólares por el Icetex, a estudiantes colombianos.

En los últimos días hemos evidenciado una alza sostenida del precio del dólar a nivel mundial, la cual ha afectado la economía colombiana y, en especial, al grupo de estudiantes que se encuentran pagando créditos al Icetex en dólares, y que por este fenómeno han visto cómo sus deudas han crecido dramáticamente.

Con el debate lo que se busca es que el Ministerio de Educación Nacional y el Icetex le expliquen a la Comisión Sexta qué estrategias se implementarán para evitar que aquellos estudiantes beneficiarios del crédito educativo se vean afectados por el alza de la divisa. Ya que no hemos conocido ninguna medida ni intervención del Gobierno nacional para controlar el precio del dólar.

Preguntas:

Al Icetex

1. A cuántos estudiantes les han sido aprobado y desembolsado préstamos en dólares para adelantar estudios en el exterior, durante los últimos 10 años.

2. Cuántos de estos estudiantes se encuentran al día con sus pagos.

3. Cuántos estudiantes han solicitado refinanciación del crédito por incremento de la deuda.

4. Cuántas quejas ha recibido por incremento en el capital adeudado.

Al Ministerio de Educación

1. Qué medidas ha tomado el MEN para mitigar los efectos del alza del dólar en los créditos otorgados por el Icetex en dólares a los estudiantes colombianos.

Firmada por el Representante *Carlos Eduardo Guevara Villabón*”.

Está leída la proposición Presidente.

Presidente:

En consideración la proposición que acaba de leer el Subsecretario, sigue la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿Aprueban la proposición?

Secretario:

Ha sido aprobada Presidente; en consecuencia, ha sido agotado el Orden del Día.

Presidente:

Se levanta la sesión, citamos para el día de mañana a las diez de la mañana (10:00 a. m.), muchas gracias, buena tarde.

Secretario:

Dejando constancia que siendo la una y cincuenta y seis de la tarde (1:56 p. m.), se levanta la sesión.

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
Presidente

DIEGO PATIÑO AMARILES
Vicepresidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario

