

## ACTA N° 019 - 16

(Miércoles 13 de Abril de 2016)  
Legislatura 2015 - 2016

En la ciudad de Bogotá, D.C. siendo las 10:27 a.m. del día Miércoles 13 de Abril del año 2016, bajo la Presidencia de los Honorables Representantes **NICOLÁS DANIEL GUERRERO MONTAÑO** – Presidente y **NEFTALÍ CORREA DÍAZ** - Vicepresidente, se reunieron en el Recinto de Sesiones “Víctor Renán Barco López” de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, ubicado en el Edificio Nuevo del Congreso, los Representantes miembros de la misma. La Señora Secretaria certifica la siguiente asistencia de los siguientes Honorables Representantes:

### Llamado a lista

Castaño Pérez Mario Alberto  
Díazgranados Torres Luís Eduardo  
González Duarte Kelyn Johana  
Guerrero Montaña Nicolás Daniel  
Lemos Uribe Juan Felipe  
Restrepo Salazar Antonio  
Rivera Peña Juan Carlos  
Villamil Benavides Ángel Antonio  
Zorro Africano Gloria Betty

En el transcurso de la Sesión se hacen presentes los Honorables Representantes:

Abril Tarache Jorge Camilo  
Benjumea Moreno Eduar Luís  
Bolaños Basante Gloria Amparo  
Córdoba Manyoma Niltón  
Correa Díaz Neftalí  
Curi Osorio Marta Cecilia  
Díaz Barrera Marcos Yohan  
Flórez Asprilla José Bernardo  
Gallón Arango Luís Horacio  
Guerra de La Rosa Orlando Aníbal  
Moreno Marmolejo Luz Adriana  
Quintero Romero Eloy Chichi  
Roldán Avendaño John Jairo  
Sinisterra Valencia Hernán  
Zuluaga Henao María Regina

Con excusa dejan de asistir los Honorables Representantes: Castillo Suárez Fabián Gerardo, Díazgranados Abadía Eduardo Agatón, Elizalde Gómez Rafael.

La Secretaria, informa al Señor Presidente, que hay quórum deliberatorio.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Gracias Señora Secretaria, antes de someter a consideración el Orden del Día para la Sesión del día de hoy quisiera solicitarle a los miembros de esta Honorable Comisión Constitucional Permanente que pudiéramos hacer un minuto de silencio a la Memoria del Señor Padre de nuestro compañero Eduardo Díaz Granados quien falleció hace unos días en la

ciudad de Santa Marta, una vez entonces hagamos el minuto de silencio, sírvase dar lectura al Orden del Día, cual será aprobado una vez tengamos el quórum decisorio correspondiente.

Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Luís Eduardo Díazgranados Torres del Departamento del Atlántico.

**Honorable Representante Luis Eduardo Díazgranados Torres.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Quiero expresar la gratitud en nombre de la familia por ese gesto generoso de parte suya de hacerle un Homenaje Póstumo a la memoria del Padre de Eduardo quien de igual manera tiene y quien en vida fue un importante Empresario de la Región del Magdalena de Santa Marta, conocido por su don de gentes y que como basta de una familia de Empresarios Bananeros hizo con honor a la tradición Familiar y realmente lo sentimos quienes hacemos parte de su familia muy acongojados por tan lamentable suceso. Entonces es simple agradecerles a ustedes a los compañeros este sencillo pero muy sentido homenaje. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Gracias Honorable Representante Luis Eduardo Díazgranados Torres, igualmente esta Mesa Directiva expresará de manera oficial, trasladará al Honorable Representante Eduardo A. Díazgranados Abadía, nuestro compañero de Comisión, nuestro compañero de Partido, las más sentidas condolencias a nombre de la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes.

Señora Secretaria sírvase dar lectura al Orden del Día.

**Secretaria:** Con mucho gusto, Señor Presidente:

#### **ORDEN DEL DIA**

Para la Sesión Ordinaria Miércoles 13 de Abril de 2016

a las 10:00 a.m.

#### **I**

#### **LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

#### **II**

#### **CITACION**

Citación a la Señora Ministra de Transporte, Dra. Natalia Abello Vives; Señor Director General del Instituto Nacional de Vías – INVIAS -, Dr. Carlos Alberto García Montes; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – Dr. Luis Fernando Andrade Moreno. Invitados, Señor Procurador General de la Nación, Dr. Alejandro Ordoñez Maldonado; Señor Contralor General de la República, Dr. Edgardo José Maya Villazón; con fundamento en las proposiciones Nos. 002 – 14 aprobada en la sesión del día 30 de Julio de 2014, suscrita por los Honorables Representantes John Jairo Roldan Avendaño, Juan Felipe Lemos Uribe, Orlando Aníbal Guerra de la Rosa, Nicolás Daniel Guerrero Montaña, Eduardo A. Díaz Granados Abadía, José Bernardo Flórez Asprilla, María Regina Zuluaga Henao, Niltón Córdoba Manyoma, Diela Liliana Benavides Solarte, Luís Horacio Gallón Arango, Kelyn Johana González Duarte, Eduar Luís Benjumea Moreno, Neftalí Correa Díaz, Mario Alberto Castaño Pérez, Hernán Sinisterra Valencia, Rafael Elizalde Gómez y otras firmas; 013 – 14 aprobada sesión del día 02 de Diciembre de 2014, presentada por los Honorables Representantes Antonio Restrepo Salazar, Angelo Antonio Villamil Benavides, John Jairo Roldán Avendaño, Luís Horacio Gallón Arango, y otras firmas; 014 – 14

aprobada sesión del día 02 de Diciembre de 2014, presentada por la Honorable Representante Kelyn Johana González Duarte, cuyos textos dicen:

**“PROPOSICION No. 002 – 14  
JULIO 30 DE 2014**

CÍTESE A LA SEÑORA MINISTRA DE TRANSPORTE, AL DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y AL GERENTE DE AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD PARA QUE EXPLIQUEN LOS AVANCES DE LAS OBRAS Y PROCESOS LICITATORIOS DE LAS AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD.

Y QUE CONCESIONES HAY EN EL PAÍS ACTUALMENTE Y LOS CONCESIONARIOS.

ADICIONALMENTE AL DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE PALESTINA.

MINISTRA DE TRANSPORTE Y DIRECTOR DE INVIAS, EXPLICAR LOS AVANCES DE VÍA: MEDELLÍN – QUIBDO; PEREIRA – TADÓ – LAS ÁNIMAS”.

**“PROPOSICION No. 013 – 14  
DICIEMBRE 02 DE 2014**

CÍTESE A LA SEÑORA MINISTRA DE TRANSPORTE Y AL SEÑOR DIRECTOR DE INVÍAS PARA DEBATE DE CONTROL POLÍTICO EN EL CUAL SE EXPLICARÁN LOS AVANCES DE LAS OBRAS DEL TÚNEL DE LA LÍNEA.

INVÍTESE A DICHA SESIÓN AL SEÑOR PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN Y AL SEÑOR CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA, PARA QUE EXPONGAN EL ANÁLISIS Y HALLAZGOS FRENTE A DICHA OBRA DE INFRAESTRUCTURA”.

**“PROPOSICION No. 014 – 14  
DICIEMBRE 02 DE 2014**

CÍTESE PARA DEBATE DE CONTROL POLÍTICO EN LA COMISIÓN IV DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA AL DIRECTOR NACIONAL DE INVÍAS, PARA TRATAR TEMAS RELACIONADOS CON EL CONTRATO DE OBRA NÚMERO **4182** DEL 30 DE DICIEMBRE DEL 2013, ENTRE OTROS ASPECTOS Y ABSUELVA CUESTIONARIO QUE SE ENVIARÁ CON LA INVITACIÓN.

INVÍTESE A LOS ALCALDES DE **TENERIFE, PLATO**; EXTIÉNDASE LA INVITACIÓN ESPECIAL A LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN Y A LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

**CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR NACIONAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**

1.- EXPLIQUE DE MANERA DETALLADA EL MONTO DE INVERSIONES DESTINADA PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO NÚMERO 4182, CUYO OBJETO (MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PLATO – SALAMINA, RUTA 2701, DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA).

2.- ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN FINANCIERA DEL CONTRATISTA CONSORCIOS OBRAS DE INGENIERIA 2013 Y CUÁL ES LA EJECUCIÓN DE LA OBRA FRENTE A LOS DESEMBOLSOS REALIZADOS POR INVIAS? TENIENDO EN CUENTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO 4182 DE 2013, ES UN PROYECTO DE IMPORTANCIA PARA LA

REGIÓN CENTRO DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA, HABIDA CUENTA QUE SE HAN PRESENTADO INNUMERABLES RETRASOS EN LA OBRA Y QUE EL PLAZO PARA SU EJECUCIÓN VENCIO EL 21 DE ESTE MES.

3.- RESEÑAR LOS INDICADORES DE CUMPLIMIENTO EN LA OBRA.

4.- ¿INTERVENTORÍA VERIFICA QUE LOS MATERIALES UTILIZADOS EN LA OBRA SEAN CONSEGUIDOS DE MANERA LEGAL? PUESTO QUE DENTRO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA SE ENCUENTRA LA DENOMINADA FUENTE DE MATERIAL EN EL PARÁGRAFO TERCERO DE LA CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA; EN CONCRETO. DE CUÁLES CANTERAS Y A QUÉ DISTANCIA SE ESTÁ OBTENIENDO EL MATERIAL UTILIZADO?.

5.- ¿CÓMO VERIFICA INVIAE QUE LOS MATERIALES UTILIZADOS EN LA OBRA Y EL LUGAR DONDE SON EXTRAÍDO CUMPLE CON LAS NORMAS LEGALES ESPECIALMENTE LA LEY 685 DE 2001 Y LA LEY 1382 DE 2010 Y DEMÁS NORMAS REGLAMENTARIAS? ANEXAR INFORME DE INTERVENTORÍA Y DOCUMENTOS SOPORTES.

6.- EXPLIQUE LOS SOPORTES TÉCNICOS QUE FUNDAMENTAN LA MODIFICACIÓN NÚMERO UNO (1) AL CONTRATO NÚMERO 4182 DE 2013. ANEXARLOS AL MOMENTO DE PRESENTAR EL INFORME.

7.- ¿SE REALIZÓ LA ACTUALIZACIÓN DE LOS DISEÑOS Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, CONTEMPLADA EN LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO NO. 4182 DE 2013?.

8.- ¿POR QUÉ NO SE ESPECIFICA LA DISTANCIA DE LA OBRA, YA QUE POR ESTUDIOS SE DETALLA QUE LA OBRA VA DEL PR+000 AL PR 2+940? EL ANTERIOR INTERROGANTE DEBIDO QUE EN RESPUESTA CON ORIGEN DE PETICIÓN HECHA POR LA SUSCRITA, USTED ASEGURA QUE LA SUMA CONTRATADA SOLO ALCANZARÍA PARA UNOS 1.500 METROS LINEALES APROXIMADAMENTE?

9.- ¿POR QUÉ SE CONTRATÓ AÚN SIN LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS NI ACTUALIZACIONES A ESTOS, ADECUÁNDOLOS A LA NUEVA COTA DE INUNDACIÓN, ESPECÍFICAMENTE EN EL SECTOR QUE SE INTERVINO EN EL CONTRATO DE OBRA NO. 4182 DE 2013.

SUSTENTANDO LA PREGUNTA EN QUE, MEDIANTE ESCRITO DG 61708 DEL 10 DE NOVIEMBRE DE 2014, USTED EN CALIDAD DE DIRECTOR DE INVIAE RESPONDE DESCONOCER LAS RAZONES POR LAS CUALES NO SE REALIZÓ LA ACTUALIZACIÓN A LOS ESTUDIOS Y PROCEDEN A REALIZAR EL MENCIONADO ESTUDIO EN LA ETAPA DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO, CON ESTA ACCIÓN SE ESTARÍA INCURRIENDO EN UNA VIOLACIÓN AL PRINCIPIO DE CONTRATACIÓN ESTATAL DE PLANEACIÓN.

10.- ¿POR QUÉ EL VALOR DE LA OBRA MANTUVO EL MISMO MONTO, PESE A LA DISMINUCIÓN DE LA DISTANCIA EN KILÓMETROS A INTERVENIR?

11.- ¿ QUÉ MEDIDAS HA IMPUESTO LA INTERVENTORÍA O EL INVIAE AL CONTRATISTA ANTE EL HECHO PÚBLICO Y NOTORIO, DEL DESCONOCIMIENTO PALMARIO DE SU OBLIGACIÓN DE SEÑALIZACIÓN NOCTURNA?.

12.- ¿QUÉ ACCIONES LEGALES HA TOMADO INVIAE ANTE EL VENCIMIENTO DE LA PRÓRROGA DEL CITADO CONTRATO (21 DE NOVIEMBRE DEL AÑO QUE CORRE) Y EN ESPECIAL POR EL INUSITADO DETERIORO DEL SECTOR VIAL COMPRENDIDO ENTRE EL PR 0+700 AL PR 9+500, OCASIONADO POR EL TRÁNSITO DE LAS VOLQUETAS (DOBLE TROQUE) QUE TRANSPORTAN MATERIAL PARA LAS OBRAS?

13.- LAS DEMÁS QUE ESTIMEN LOS HONORABLES REPRESENTANTES”

### III

#### LO QUE PROPOGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>EL PRESIDENTE</b>     | <b>NICOLAS DANIEL GUERRERO MONTAÑO</b> |
| <b>EL VICEPRESIDENTE</b> | <b>NEFTALI CORREA DIAZ</b>             |
| <b>LA SECRETARIA</b>     | <b>CONSUELO GONZÁLEZ DE PERDOMO</b>    |
| <b>EL SUBSECRETARIO</b>  | <b>CARLOS ALBERTO TRIANA SUAREZ</b>    |

Ha sido leído el Orden del Día, Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Honorables Congresistas, antes de constituir el quórum decisorio para someter a discusión y aprobación el Orden del Día, darle la bienvenida a la compañera doctor Gloria Amparo Bolaños Basante, quien nos va a acompañar en el período de la Licencia de Maternidad de nuestra compañera Liliana Benavides Solarte. Así que quería doctora Gloria Amparo bienvenida al seno de esta Honorable Comisión, desde ya queremos expresarle de parte de esta Mesa Directiva y de todos los miembros de las diferentes Bancadas nuestra complacencia porque sé que va a ser, usted también una mujer aguerrida y aportante a todas las discusiones no solamente de la aprobación de los Proyectos de Ley sino también de los debates que surten en el seno de esta Comisión.

Tiene el uso de la palabra Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante.

**Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante.-** Muchísimas Gracias, expresando a todos un cordial saludo, manifestarles que vengo del Sur del Departamento de Nariño, Municipio de Túquerres, estoy reemplazando a la doctora Liliana Benavides que por fortuna me correspondió un período importante en donde estaré atenta, juiciosa y estudiando con responsabilidad los diferentes proyectos que se presenten en el seno de la Cámara de Representantes y por su puesto muy atenta para participar y para contribuir con un granito de arena en esta Comisión tan importante que le ha tocado a la doctora Liliana Benavides Solarte y por supuesto reemplazando en este momento a ella también. Muchas gracias a ustedes por su saludo y la bienvenida. Mil Gracias, Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** A usted Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante. Señora Secretaria me confirma si ya se ha conformado el quórum decisorio para someter a discusión y aprobación el Orden del Día.

**Secretaria:** Señor Presidente, para manifestarle que se ha conformado el quórum decisorio en la Comisión Cuarta Constitucional de la Cámara.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** En consideración el Orden del Día leído, se abre su discusión, continúa en su discusión, se cierra su discusión.

¿Aprueban los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el Orden del Día leído?

**Secretaria:** Ha sido aprobado por los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el Orden del Día, Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señora Secretaría, sírvase continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

**Secretaria:** Con mucho gusto, Señor Presidente

## II

### CITACION

Citación a la Señora Ministra de Transporte, Dra. Natalia Abello Vives; Señor Director General del Instituto Nacional de Vías – INVIAS -, Dr. Carlos Alberto García Montes; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – Dr. Luis Fernando Andrade Moreno. Invitados, Señor Procurador General de la Nación, Dr. Alejandro Ordoñez Maldonado; Señor Contralor General de la República, Dr. Edgardo José Maya Villazón; con fundamento en las proposiciones Nos. 002 – 14 aprobada en la sesión del día 30 de Julio de 2014, suscrita por los Honorables Representantes John Jairo Roldan Avendaño, Juan Felipe Lemos Uribe, Orlando Aníbal Guerra de la Rosa, Nicolás Daniel Guerrero Montaña, Eduardo A. Díaz Granados Abadía, José Bernardo Flórez Asprilla, María Regina Zuluaga Henao, Niltón Córdoba Manyoma, Diela Liliana Benavides Solarte, Luis Horacio Gallón Arango, Kelyn Johana González Duarte, Eduar Luis Benjumea Moreno, Neftalí Correa Díaz, Mario Alberto Castaño Pérez, Hernán Sinisterra Valencia, Rafael Elizalde Gómez y otras firmas; 013 – 14 aprobada sesión del día 02 de Diciembre de 2014, presentada por los Honorables Representantes Antonio Restrepo Salazar, Angelo Antonio Villamil Benavides, John Jairo Roldán Avendaño, Luis Horacio Gallón Arango, y otras firmas; 014 – 14 aprobada sesión del día 02 de Diciembre de 2014, presentada por la Honorable Representante Kelyn Johana González Duarte.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña.-** Muchas Gracias Señora Secretaria, quiero antes de iniciar el debate darle la bienvenida al Señor Director Nacional de INVIAS, doctor Carlos Alberto García Montes que ya se encuentra presente en el Recinto; quiero antes de que iniciemos este debate hacerle una aclaración a los miembros de esta Honorable Comisión, en la Sesión pasada habíamos hecho unos bloques temáticos para los debates y habíamos articulado varias proposiciones; precisamente para el debate de hoy varias proposiciones que tenían relación con Citaciones a la Señora Ministra de Transporte, al Señor Director Nacional de INVIAS y al Señor Director de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Cuando revisamos el tema ya pragmáticamente nos dimos cuenta que son varios temas bastante fuertes y la Mesa Directiva tomó la decisión en esta primera Sesión de este Debate escuchar al señor Director Nacional de INVIAS doctor Carlos Alberto García Montes y en la próxima sesión vamos escucharemos a la Señora Ministra de Transporte y al Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI doctor Luis Fernando Andrade Moreno, quiero hacer esa aclaración antes de que iniciemos el debate.

Agradecerle también la presencia de los Órganos de Control que nos acompañan en la mañana de hoy. Para una Moción de Orden, se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Antonio Restrepo.

**Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Me gustaría que usted nos informara ya que la semana pasada se generó aquí un gran debate solamente por no haber asistido la Directora de Bienestar Familiar, o sea el hecho de no haber asistido generó un gran malestar por parte de los Honorables Representantes; me gustaría porque en la semana pasada quedamos en que ella venía esta semana, pero vemos que al fin y al cabo se cito fue al Director de INVIAS. Entonces me gustaría que usted nos informara porque hay mucha gente preguntando cuándo va a ser el Debate con la Directora de Bienestar Familiar, al fin si se va a hacer el debate o no se va a hacer, o para cuándo quedó por favor. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Le aclaro al Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar del Departamento del Quindío que si usted recordará en la Sesión

pasada una vez intervinieron todos los Honorables Representantes se aprobó una nueva proposición citando a la Señora Directora del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, doctora Cristina Plazas Michelsen ampliando el cuestionario que inicialmente se había enviado y que hacía parte de otras proposiciones que habían antecedido, en ese orden de ideas ya se le dio curso a la mismas, puesto que se recibieron los cuestionarios por quienes así lo hicieron llegar a la Secretaria, se enviaron ya a la señora Directora, tiene un término estipulado para dar respuesta a los mismos y una vez por Secretaria se reciba esa información procederemos entonces con toda seguridad a fijarle la fecha para ese Debate de Control Político.

Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Mario Alberto Castaño Pérez.

**Honorable Representante Mario Alberto Castaño Pérez.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Pienso que después de lo acontecido aquí hace ocho días, nos diga con claridad cuánto es el tiempo estipulado y que dada las características de las personas en mención, creo que no se le debe dar más que el tiempo que establece la Ley, si ello denuncia o lo demanda, pero después de que uno saca votación tan importante, de que no saca ni un voto a favor, pienso que el mensaje está claro Señor Presidente, así haga cumplir el reglamento y que cite la señora de Bienestar inmediatamente se venza el plazo. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Honorable Representante, tenga la absoluta seguridad que así va a ser, quiero solamente aclararle que el día 11 de abril fue que terminamos de recepcionar los cuestionarios de los compañeros que habían quedado comprometidos en enviar sus preguntas, inmediatamente se recibieron por Secretaria, se enviaron, aspiramos que una vez finalice esta semana estén esas respuestas ya en la Comisión, de ser así tenga la absoluta seguridad que fijaremos la fecha correspondiente de manera inmediata.

Señora Secretaria, cuánto es el tiempo que tiene la Señora Directora de Bienestar Familiar para contestar los cuestionarios.

**Secretaria:** Señor Representante la norma estipula cinco (5) días a partir del recibo de los cuestionarios enviados.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señor Subsecretario nos prepara una proposición para citarla para el próximo miércoles por favor.

Nosotros por Secretaria estaremos informando el día del debate, en ese orden de ideas entonces vamos a poner las reglas de juego del mismo en la mañana de hoy que tiene que ver con un tema también importante sobre las conexión vial del país, queremos darle nuevamente la bienvenida al Señor Director General de INVIAS, doctor Carlos Alberto García Montes por acompañarnos en este debate y la reglas del juego son las siguientes: intervienen inicialmente los compañeros citantes, posteriormente todos los Honorables Representantes que han enviado inquietudes, preguntas; igual también se pueden ir inscribiendo para darles el uso de la palabra y una vez finalicen cada uno de ustedes le damos entonces el uso de la palabra al doctor Carlos Alberto García, aquí tenemos también ya los representantes de los Órganos de Control.

Señora Secretaria sirvase certificar si están presentes en el Recinto.

**Secretaria:** No han llegado todavía Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Mario Alberto Castaño Pérez.

**Honorable Representante Mario Alberto Castaño Pérez.-** Muchas Gracias Señor Presidente: La última intervención antes de que intervenga el Director General del INVIAS.

Señor Presidente es que nos gustaría saber si para la Ministra de Educación hay cuestionario, porque es que la señora no atiende y como no atiende, necesitamos saber si es necesario citarla acá, o qué cuestionario hay para nosotros también anexarles las preguntas, porque la verdad es que es importante un tema tan importante para todos los Departamentos y la verdad es que la Ministra de Educación la veo muy poco en el Congreso de la República y tampoco atiende a los Congresistas, entonces necesitamos saber si hay un cuestionario abierto para nosotros poder incluir las preguntas ahí muy amable. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa.

**Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Para solicitarle que me inscriba porque son muy importantes los temas que vamos a tratar, lo felicito porque este es un debate que estaba esperando Colombia, también soy citante. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Marcos Yohan Díaz Barrera.

**Honorable Representante Marcos Yohan Díaz Barrera.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Me uno al temor de mis compañeros y dejando una claridad, que la citación sea lo más pronto posible para el debate de la Directora del Bienestar Familiar y que por favor hagamos la petición de que sea por televisión, me parece importante que este debate se haga por televisión. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señora Secretaria, alguna de las Proposiciones que aprobó esta Comisión se había aprobado que todos los debates fueran en directo en la medida de la disponibilidad, quiero preguntarle si estamos en directo en este momento, o si está sesión ira por diferido.

**Secretaria:** Señor Presidente, en diferido porque está ya con antelación compromisos vigentes para el tema de la televisión.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señora Secretaria, entonces que por favor para los próximos debates con toda la antelación que corresponda, hagamos esa solicitud porque el querer de esta Comisión es que todos los debates que se promuevan en ella sean en directo, sobre todo que son los días miércoles que son los días que le corresponde a la Honorable Cámara de Representantes.

En ese orden de ideas para iniciar el debate del día de hoy le damos el uso de la palabra a uno de los citantes al Honorable Representante Juan Felipe Lemos Uribe, del Departamento de Antioquia.

**Honorable Representante Juan Felipe Lemos Uribe.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo muy especial para usted, para la Señora Secretaria, para el doctor Carlos Alberto García Montes, Director General de INVIAS, para mis compañeros y para quienes hoy asisten en la mañana a este Recinto.

Como es un debate extenso, álgido, Señor Director, en el que se le pregunta a usted por diversos temas, voy a referirme en mi intervención a tres temas que son de mi interés: Primero tuve el de La Línea; Segundo, Autopista de la Prosperidad; y por reflejo señor Director en lo que nos compete a nosotros como Representantes de Antioquia, lo que tiene que ver con la circunstancia actual del denominado Túnel del Toyo, una obra de



importancia estratégica para nuestro Departamento, especialmente para Uraba una de las Regiones más importantes de Antioquia y del país.

Este debate Señor Presidente, queridos compañeros, lo citamos desde el mes de Julio del año 2014, dos años después de que la proposición fuera aprobada en el seno de esta Comisión tenemos la oportunidad de llevarlo a cabo, desde luego señor Director las circunstancias que eran origen al mismo inicialmente a la fecha de hoy han cambiado, en esa época compañeros el famoso Túnel de la Línea o Túnel Segundo Centenario que estaba ya en ejecución el contrato 3460 de 2008, presentaba en ese momento problemas graves, serios que obligaron a la Contraloría General de la República a emitir un Control de Advertencia que obligaron a INVIAS a tomar unas decisiones que después reversó, le digo Señor Director con juicio y detenimiento en la información que ustedes nos han remitido.

Voy a hacer un recuento Honorables Representantes de lo que ha pasado desde el 2004 hasta el día de hoy, porque Señor Director, si bien es cierto el Gobierno Nacional, el Ministerio de Transportes, la Dirección Nacional de INVIAS tomaron unas medidas junto con los Contratistas, los Tribunales de Arbitramento para garantizar que ese contrato pudiera ejecutarse y la fecha estimada de terminación del mismo es 30 de noviembre de este año y de acuerdo con la información suministrada por ustedes a la fecha presenta un avance del 83% del total de la obra contratada, yo que conozco un poco del tema Contractual Público, al revisar la información que ustedes nos presentan me surgen muchas dudas que de manera puntual y en el transcurso de la intervención le iré planteando para que usted tenga la amabilidad de resolvermelas en su intervención.

Y quiero iniciar compañeros diciendo que el Túnel de la Línea conocido como el cruce de la Cordillera Central que comunicará a Bogotá con el Puerto más importante de Colombia en el Pacífico, Buenaventura es una obra que diría, que en el País tiene más documentos CONPES aprobados por el Gobierno Nacional definiendo no solamente la importancia estrategia de la misma, sino la necesidad y la urgencia de que ella se materializara, se llevara a cabo para reducir desde luego los tiempos del Transporte y garantizar una infraestructura vial adecuada que comunicara ese Puerto, que es uno de los Puertos más importantes del país, que por ahí entra el 36% de las importaciones de Colombia y que seguramente con la finalización de esa obra tan importante su importancia será mucho mayor en el desarrollo económico de ahora en este escenario de Internacionalización de la Economía en que se ha venido adentrando Colombia.

A través de los documentos CONPES 3084 del 2000, 3396 del 2005, 3445 de 2006, 3485 de 2007, 3511 de 2008, 3795 del 2013, 3846 de 2015 el Gobierno declaró la importancia estratégica de esa obra y definió Señor Director que fuera el Instituto Nacional de Vías quién adelantara las contrataciones respectivas, pero además determinara - Antonio Restrepo, usted que amaneció tan Santista - los diseños definitivos de la obra que se iba a llevar a cabo y efectivamente ustedes lo hicieron Señor Director, esa obra se concibió inicialmente en tres etapas: la etapa cero que era desde el año 2005 al año 2009 y no me estoy inventando nada, es la información que ustedes nos enviaron; quiero hacer un recuento para que los compañeros lo conozcan y para que la opinión conozca la historia de lo que ha venido sucediendo con el Túnel de la Línea; en esa etapa cero se iba a hacer la excavación o construcción del denominado el Túnel Piloto que será el Túnel de Rescate como lo definen los Técnicos, a la fecha de hoy Señor Director, ese Túnel primero no fue ejecutado en el tiempo inicialmente provisto, luego todavía está en ejecución y como ustedes lo mencionan se suscribió un contrato para la terminación del mismo; un contrato que tiene el 30% de avance y que debe finalizar a 31 de diciembre de acuerdo a la información por ustedes presentada este año y ahora me voy a referir de manera puntual a eso.

La etapa dos: la construcción del Túnel principal, del Túnel denominado Unidireccional con unos elementos adicionales en esa etapa número uno que debía ejecutarse o que está en ejecución desde el 2009 y cuya finalización será en el año 2018, eso podía tres lineamientos: Construcción Túnel Unidireccional, Construcción Segunda Calzada entre Calarcá - ésto le interesa a usted Toño porque es su Departamento Quindío - la doble Calzada entre Calarcá y el Intercambiador de las Américas; la Construcción de la Segunda Calzada entre intercambiador Bermellón y Cajamarca allá en el Departamento del Tolima; y hay una tercera

etapa planteada que es la construcción del Segundo Túnel, pero sobre ese tema seguramente no hay recurso, ni hay proyección inicial absolutamente nada; en la etapa de Construcción del Túnel se adjudicó seguramente después de un proceso Licitatorio adelantado por ustedes a una Unión Temporal denominada Segundo Centenario, se firmo el contrato 3460 de 2008, escuchen bien esto, precio real y fijo de ese contrato 629 mil millones de pesos aproximadamente, 629 millones de pesos destinados a tres cosas: la construcción de 8.6 kilómetros del Túnel principal; la construcción de 9.3 kilómetros de segunda Calzada Calarcá e intercambiador de las Américas y la construcción de 8.8 kilómetros Segunda Calzada Intercambiador Bermellón y el Municipio de Cajamarca en el Tolima.

En ese contrato y está es la primera pregunta, la primera inquietud que me surge, señor Director en ese contrato y en ese proceso licitatorio es la Planeación del mismo y hoy se incorporaron unas obras adicionales que de los documentos CONPES 3485 de 2007 y 3511 de 2008 fueron contemplados y que además son necesarios para que esa obra tan importante pueda efectivamente ponerse en funcionamiento porque nada se gana el Estado haciendo el Túnel, haciendo el revestimiento, pavimentándolo si no se le ponen los equipos tecnológicos para efectos de garantizar el paso por ese túnel de los vehículos; tampoco fueron considerados el tema de la definición de predios, la adquisición de los equipos electromecánicos del Túnel principal la terminación del Túnel piloto y la construcción del intercambiador de Versalles; la primera pregunta Señor Director: cuando uno se remite a la normatividad contractual de este país, lo primero que allí se establece es que antes de adjudicar un contrato, sobre todo un contrato de obra pública de la magnitud del Túnel de la Línea, en la etapa de Planeación Contractual debía haberse advertido si ya en un documento CONPES estaba claro que para que la obra fuera pudiera prestar el servicio requerido era necesario contratar esos elementos adicionales. La primera pregunta que me surge es: cuál fue la razón por la cual INVIAS no incorporo esos elementos adicionales en ese proceso de Licitación Pública que adelanta?; con todo respeto la información que nos envían eso no está claro por eso le pido ahora me lo responda.

Continuando con la historia de lo que sucedió con ese contrato queridos compañeros, en septiembre del año 2014 cuando en los Medios de Comunicación Nacional observamos el ruido que se empezó a generar por un posible incumplimiento de parte de la Unión Temporal Segundo Centenario encargada de la construcción de la obra, la interventoría del Proyecto emitió un informe Técnico en el que solicita a INVIAS a través del oficio 9980574199 de septiembre del 2014, declarar el incumplimiento del contratista y por ende declarar la caducidad de ese contrato y resumo los cuatro elementos que plantea la interventoría en ese oficio:

Se refiere al incumplimiento de la terminación de la obra en el plazo inicialmente establecido, se refiere a la carencia de los recursos económicos y materiales para terminar la obra por parte del Contratista; a los incumplimientos ambientales por parte del Contratista e incumplimiento en la Ejecución de la obra de las especificaciones Técnicas inicialmente definidas.

Con base en este oficio, la Contraloría General de la República -que me preocupa mucho Señor Presidente que nunca vengan tampoco a esta Comisión-, en comunicación del 26 de noviembre del 2015 presentan un Control de Advertencia y le dice a INVIAS señores INVIAS por favor revisen el tema para evitar afectaciones graves en materia Ambiental, pero especialmente para evitar sobre costos en la ejecución de la obra.

De manera acuciosa, Señor Director, ustedes a través de la Resolución 330 de enero 27 del 2015 después de garantizar el Debido Proceso que en esas materias es necesaria adelantarlo para tomar esa decisión que en Contratación Estatal, es como la pena privativa de la libertad, es la última declaratoria y caducidad de un contrato, ustedes toman la decisión; ustedes toman la decisión de declarar la caducidad de ese contrato; compañeros ustedes saben que significa la caducidad de un contrato Estatal, cuando hay afectación grave de cumplimiento del objeto contractual definido -vale la redundancia- del Contrato celebrado cuando no hay posibilidad de que ese contrato pueda hacer cumplir determinadas cláusulas conforme a las condiciones iniciales establecidos en los Pliegos de Condiciones, luego trasladadas al Contrato Estatal después de la adjudicación.

Ahí me asalta una duda Señor Director, que no me queda claro, hasta ahí va muy bien, pues resulta que la Ley del 06 de abril después de tres meses de haber declarado la caducidad y haber encontrado valido los argumentos de la Interventoría y haber realizado el informe presentado por la Contraloría donde hacían el Control de Advertencia, el Instituto Nacional de Vías cambia de opinión y decide Revocar la declaratoria de caducidad, en el documento que nos entregan, hacen alusión a dos Tribunales de Arbitramento interpuestos o solicitados seguramente por el Contratista.

La otra pregunta ahí por qué Señor Director después de que se declaro la caducidad, porque esa decisión de declarar la caducidad de un contrato no es una decisión que se pueda tomar a la ligera y simplemente porque un día amaneció de mal genio y digo le voy a cobrar a este contratista que está incumpliendo sino porque tienen que pesar razones muy fuertes para tomar una decisión de esa naturaleza, porque cambia de posición el Instituto Nacional de Vías?; esa pregunta Señor Director no está clara en la información, plantean ahí que esos Tribunales de Arbitramento el Contratista aduce que la responsabilidad del incumplimiento de la demora de la ejecución de la obras, obedece a circunstancias ajenas a la voluntad del Contratista; luego establecen ellos que hay un desequilibrio económico y financiero del Contrato y hacen alusión a tres temas puntuales: El primero que cuando llegaron a hacer el Túnel, cuando estaban haciendo el Túnel se dieron cuenta que el revestimiento que inicialmente iban a hacer del mismo no correspondía al revestimiento que necesitaba el Túnel para garantizar unas condiciones de seguridad aduciendo que hay un riesgo Geológico y que esa montaña filtra demasiada agua y entonces que lo inicialmente se había previsto había que cambiarlo, entonces eso da a lugar a la configuración de la Teoría de la Sujeciones Materiales que son unas causales de restablecimiento económico del Contrato.

Hablan también de que hay mayores cantidades de obra y hacen referencia a unos efectos económicos generados por la Resolución expedida por INVIAS sobre interpretación Unilateral del Contrato que ha lugar a un hecho del príncipe, una decisión Unilateral que cambia las condiciones del Contrato y que generó una afectación económica del Contratista; ahí me surge otra duda, si el CONPES establece Señor Director que era obligación del Instituto Nacional de Invias de hacer los diseños definitivos y cuando me refiero queriendo decir en definitivamente hablando de Energía, estoy hablando de Energía 2, estamos hablando de detalle y desde luego es muy complicado prever todos los riesgos sobre todo cuando se trata de contratos de obra pública, porque casi siempre se demoran circunstancias excepcionales no concebidas inicialmente en etapa de Planeación y en los Estudios Técnicos realizados pero por qué Señor Director si la Tecnología ha avanzado tanto si en Vías que hay que reconocerlo viene cumpliendo una tarea muy importante porque no se identificaron ese tipo de riesgos al momento de realizar los Estudios Técnicos y en la Etapa de Planeación Contractual y me preocupa porque eso ha generado un sobrecosto adicional a la obra que ya lo vamos a observar.

A raíz de esas circunstancias se establecen unos Tribunales de Arbitramento en lo que está en vías del contratista, en esos Tribunales de Arbitramento en Vías se hace una conciliación después de haber declarado la caducidad del Contrato y luego la revoca y ahí se hace una conciliación y en esa conciliación el Contratista incumplido con informe de Interventoría con revisión de Contraloría, con Declaratoria Inicial de Caducidad para no ser el bueno de la película; porque en la Conciliación del Tribunal de Arbitramento se reconoce que efectivamente hay un desequilibrio económico y financiero del contrato y que la culpa no es del contratista y entonces que hay reconocerle unos valores adicionales y ya voy a referir, en ese acuerdo conciliatorio se decidieron varios elementos, voy a referirme a los más importantes: Uno se amplió el plazo de ejecución de la obra hasta el 30 de noviembre del 2016; dos, se excluyó del Contrato la etapa de operación; tres póngale cuidado a esto, se reconocieron 74.446 millones de pesos adicionales al valor inicial del Contrato de 629 mil millones de pesos al contratista diciendo que había efectivamente un desequilibrio económico generado por riesgos Geológicos y los diseños quedaron mal hechos; esa pregunta no está clara, los diseños definitivos, después otro reconocimiento de 20.302 millones de pesos, también la razón riegos Geológicos.

El 27 de marzo suscribieron ese acuerdo conciliatorio aprobado por el Tribunal de Arbitramento por valor 106 mil millones de pesos inicialmente, luego tuvieron que adicionar 26 mil millones de pesos, esta obra

señor Director sin contar los contratos adicionales por los elementos que no fueron considerados inicialmente, no le terminó costando al País 629 mil millones de pesos, sino que acuerdo con la información que ustedes nos suministran termina costándole alrededor de la construcción del Túnel principal y las dos segundas calzadas la de Cajamarca, Bermellón y la de Calarcá, Intercambiador las Américas termina costándole alrededor de 130 mil millones de pesos más al inicialmente presupuestado, al inicialmente contratado; quién responde por eso Señor Director, nosotros no podemos seguir cometiendo el error que en el pasado cometidos; una Concesión terminaba costándole al país dos o tres veces más del inicialmente proyectado, será quienes nos hicieron los estudios Técnicos definitivos no tendrán alguna responsabilidad, por esos sobrecostos en la obra ahí hay acción de repetición; ¿la Contraloría General de la Nación, ha adelantado acciones de responsabilidad Fiscal por los sobrecostos del Túnel de la Línea?, esa pregunta me la responden ahora, en la información que nos envían no dice nada sobre esto.

En la información que nos envían dicen que el estado actual del Túnel y esas obras están en un 83% y que terminan este año; Señor Director, realmente se terminará esa obra este año?, además de esos sobrecostos que quería a ustedes plantearles y esas preguntas Señor Director que con todo el respeto le hago no con el ánimo de fastidiarlo, sino de tener absoluta claridad sobre el tema.

Quisiera hacer relación a cuatro Contratos que están en ejecución adicionales a este Contrato al que me acabo de referir que es el Contrato principal, lo decía al inicié, la etapa cero era la Construcción del Túnel de Rescate del primer túnel eso no se terminó y se suscribió el Contrato 1833 del 2014 por valor 104.653 millones de pesos aproximadamente; la obra inició el 15 de enero, la fecha de terminación debe ser el 15 de diciembre de este año, me preocupa que en el informe que ustedes nos envían dicen que faltando 9 meses para diciembre y después ya no de 12 meses, sino de casi 15 meses de iniciada la ejecución de esa obra apenas hay un avance del 30% ,será que no estoy dudando de sus alcances Señor Director al terminar ese Túnel del Rescate. Contrato dos, contrato suscrito con el Consorcio, con Línea Dos, valor 109.656 millones de pesos más o menos, el objeto de la obra, obras anexas de Tres Túneles Cortos; estabilización del Talud; manejo de agua, tres puentes, el cual termina según la información que ustedes enviaron el 30 de junio de este año, tiene un avance del 90%, pero hago sumando señor Director, 629 mil inicialmente definidos, 126 mil aproximadamente por sobre costos de acuerdo a lo que el Tribunal de Arbitramento, por desequilibrio económico y financiero del Contrato 109 por ese contrato de obras anexas, 100 mil millones de pesos aproximadamente por el contrato 1793 para la construcción del Intercambiados Versalles que termina en el mes cuatro día treinta del año 2018; está en etapa de gestiones prediales y ambientales en este momento. El contrato cuatro de los elementos que no fueron inicialmente considerados que es muy costoso, creo que es uno de los más importantes por valor de 363 mil millones de pesos que terminan en julio de 2018 que corresponde a la iluminación, ventilación, extensión y control automatizado de última generación para el Túnel.

Señor Director ese Túnel que inicialmente tuvo una proyección de 629 mil millones de pesos va a terminar costándole al País 1.4 billones de pesos y hice la suma pero eso ahí a ojo de cálculo, terminará costándole el 1.4 billones de pesos; cuál es la preocupación que me asalta, que en este país no va con nosotros a poder resolver nunca esos temas de esas grandes obras de infraestructura y siempre terminarán costándole a los Colombianos un 30% o 40% más del inicialmente contratado y nadie responde por eso; pero la tética del Estado es muy fácil, sacarle la plática, esa plática no nos cuesta a nosotros y le estoy cuestionando la importancia de la obra, esa obra es necesaria para el país, lo que se cuestiona son los procedimientos y le pido que me aclare esas dudas.

Y Señor Director, eso me estresa y me preocupa mucho porque en Antioquia nos embarcamos en la Construcción del Túnel del Toyo, pero le digo no porque haya sido Representante Legal, pero como soy dirigente de mi Departamento y porque eso es una obra que desde luego me interesa y desde luego puedo atender y además hay recursos del Departamento y del Municipio de Medellín ahí comprometidos, además de los 540 mil millones de pesos que de manera generosa está aportando el Gobierno Nacional porque eso también entro a reconocerle; me preocupa Señor Director, porque no quiero, lo digo con todo respeto, que el Túnel del

Toyo termine convirtiéndose en un segundo Túnel de la Línea y me preocupa porque no sé si de manera desafortunada o afortunada - doctor Luis Horacio Gallón Arango, doctora María Regina Zuluaga Henao, ustedes que son Antioqueños-, el Gobernador anterior con autorización que esa es la preocupación suscribió el Contrato de la Construcción del Túnel del Toyo y este Gobernador que acaba de llegar por quien votamos de manera juiciosa se fue revisar el tema y encontraron en esa obra los expertos en el tema que hay serias dudas sobre la legalidad del Contrato suscrito, que hay vías que a la fecha no están claras y con base en esas dudas la Contraloría General de Antioquia tomó la decisión de suspender la ejecución del Contrato de manera temporal y suspenderlo por qué razones:

Porque es que un abogado que termina su carrera sabe cuando se trata de una obra pública de esa magnitud, no se puede adjudicar un Contrato si no hay diseños definitivos, si no hay claridad sobre el valor total de la obra; si bien es cierto uno entiende que se pueden presentar circunstancias excepcionales como lo decía ahora, no se puede arriesgar al Estado, mucho menos la Administración de un Departamento a tomar una decisión de esa naturaleza pese a la importancia de esa obra estratégica para la Región, porque lo que hoy cuesta 1.2 billones de pesos, mañana valdrá 2.4 billones de pesos y de dónde saldrán los recursos, Señor Director, aún el Contralor; sino no hay tal tengo la definición de predios, que no hay consulta con las comunidades que allá son comunidades raizales, indígenas en ese sector, que no hay estudios definitivos, no hay licencias ambientales, aduce como excusa el Gobernador de la época, fue que el Gobierno Nacional lo autorizó; que eso me parece muy grave.

Y me parece muy grave, este es el mismo Gobernador cuando el anterior el doctor Luis Alfredo Ramos Botero, tomo en buena hora la decisión de adjudicar con recursos propios de la Gobernación la Construcción del Túnel de Oriente, después de celebrado el proceso de Selección, después de adjudicado el Contrato, después de iniciadas las obras, llegó el doctor Fajardo y dice esta hay que pararla, hay que pararla porque Cornare que entregó la licencia ambiental, según el Gobernador no tenía la potestad legal pese a que la ANLA la había emitido una comunicación donde delegaba esa responsabilidad, no tenía la potestad según el Gobernador de emitir la Licencia Ambiental; luego como ese era un acto que generaba dudas, el Gobernador le pidió que retomara competencia, la ANLA le tomó competencia suspendió la ejecución de la obra, generaron un detrimento patrimonial de más de 100 mil millones de pesos.

Señor Director, por qué, porque no era responsabilidad del Contratista, porque le obligaron a parar sus equipos, a parar su personal, porque era un hecho ajeno a la voluntad de esta y porque desde luego eso genero un desequilibrio económico financiero, que hoy no está claro quién va a responder por eso. Entonces ese Gobernador que tomo precauciones en su momento y que generó ese detrimento patrimonial porque los Antioqueños estamos pagando esos sobre costos y quería metérselos a la gente entre los dientes por valorización, menos mal allá se ha defendido con determinación y vehemencia y ya después quisieron clavarles esa responsabilidad al Presidente Santos; no sé si el Presidente Santos aceptó o no eso, pero eso sucedió. Entonces nos produce mucho temor Señor Director, lo que pueda pasar con el Túnel del Toyo, se les hace un reconocimiento también.

Autopista de la Prosperidad, nos envió que día que estamos agradecidos con las recisiones que en esa materia toma el Gobierno Nacional, esas obras Señor Director son de vital importancia para nuestro Departamento y para el país, ojalá se ejecuten en las condiciones previstas inicialmente. Y a usted reconocerle su valentía, ha sido el único Funcionario Público del Estado que se ha sometido al polígrafo, ojalá todos siguieran su ejemplo y ojalá el direccionamiento Contractual que usted le está dando a la Entidad todos lo copiaran, eso es digno de resaltar. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** A usted Honorable Representante Juan Felipe Lemos Uribe, tienen en su orden el uso de la palabra los otros dos citantes de este debate que son el Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa del Departamento del Putumayo y en su orden la Honorable Representante Kelyn Johana González Duarte del Departamento del Magdalena, una

vez finalizemos la intervención de los citantes, posteriormente le daremos el uso de la palabra al doctor Carlos Alberto García Montes, Director General del INVIAS y al Señor Delegado del Contralor General de la República.

**Honorable Representante Juan Felipe Lemos Uribe.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Excúseme, en mi Región en el Suroeste de Antioquia, Señor Director, le pregunto por el paso del ABC del Amagá, qué ha sucedido con eso, ya son varios meses, hay paso restringido y la comunidad del Suroeste Antioqueño está esperando que le resuelvan sus problemas viales. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Saludar a todos los compañeros de la Comisión Cuarta; saludar a las personas que acompañan este gran debate de Control Político sobre el tema vial en Colombia; saludar al doctor Carlos Alberto García Montes, Director de INVIAS, por estar aquí y lo digo con mucho respeto que es usted uno de esos Funcionarios que se merece estar en el cargo porque me consta que él mismo se pasea por todo Colombia viendo cómo van las obras a nivel Nacional, lo he acompañado en varias ocasiones en mi Departamento del Putumayo por unas trochas que a veces y el Director de INVIAS Nacional lo hacen.

Quiero ser muy concreto en este debate para darle la oportunidad a mis compañeros, en el Departamento del Putumayo, un Departamento Trifronterizo, un Departamento que tiene la oportunidad de tener un puente Internacional que abre las puertas a la dinámica del Sur del país, tenemos varios problemas. Nosotros en el sur del país hablamos del corredor Intermodal: Tumaco – Pasto – Mocoa - Puerto Asís, Belén de Pará en el Brasil; un corredor Intermodal que quedó en los Proyectos IISA, proyectos Internacionales, en el cual los Proyectos IIRSA la estrategia es que cada Nación o cada Estado debe comprometerse con la construcción de lo que le corresponde en este caso a Colombia le toca construir lo que se llama Tumaco – Pasto – Mocoa - Puerto Asís y ahí sigue por la navegabilidad del Río Putumayo al llegar a Brasil; esto es un corredor Intermodal, nosotros hemos luchado los Putumayenses y también los Nariñenses porque aquí tengo compañeros como la doctora Gloria Amparo Bolaños, Ex Alcaldesa de Túquerres que hoy nos acompaña aquí como compañera de la Cámara de Representantes, como también mi amigo de Tumaco que ha luchado en esta gran estrategia para poder lograr lo que se ha llamado este corredor Intermodal que está en los Proyectos IIRSA.

Nosotros hemos hecho lo propio, los Congresistas del Sur del País, del Putumayo, de Nariño, de Caquetá, del Huila, del Cauca hemos logrado montar las estrategias vial en la historia en los Planes Nacionales de Desarrollo, desde el 2006 al 2010, del 2010 al 2014, 2014 al 2018 y quiero decirle doctor Carlos Alberto García Montes, lo siguiente: Estamos muy preocupados hoy, no solo los habitantes del Putumayo, sino de Nariño, del Cauca, del Caquetá y también del Huila por un Proyecto Vial muy importante que es la Construcción de la Variante San Francisco – Mocoa, cuando nosotros llegamos al Congreso de la República en el 2006 por primera vez, llegamos descubrir que el Banco Interamericano de Desarrollo tenía cuatro estudios Ambientales; el Banco Interamericano de Desarrollo tenía cuatro estudios Ambientales de la construcción de la Variante San Francisco-Mocoa y trabajamos todos unidos, todos los dirigentes del Sur del país y logramos en el 2008 tener una licencia ambiental para construir la variante San Francisco- Mocoa; pero también logramos gestionar los recursos parte con el BIC con el Banco Interamericano de Desarrollo para que esta obra se contratara y así fue en agosto del 2010 se contrato la construcción del sueño de los Putumayenses, el sueño de los Nariñenses, el sueño de los Huilenses, el sueño de los Caqueteños, tener construido en el Sur del País la variante: San Francisco- Mocoa; por qué le digo sueño, porque hoy lo que hay es una a la que se llama el trampolín de la muerte, donde muchas personas entre San Francisco y Mocoa, Putumayenses, Nariñenses, Caqueteños, Huilenses han perdido la vida por eso se llama el trampolín de la muerte; esta obra fue contratada en agosto del 2010, usted conoce el trayecto y ha visto como se va construyendo la parte de la vía desde San Francisco, desde Mocoa, de la nueva Variante de San Francisco - Mocoa y no entendemos por qué si es una obra contratada con todos los requisitos Ambientales y Técnicos en el 2010 ahora se habla de que tiene que haber un rediseño para la construcción de la Variante San Francisco- Mocoa, porque hay un concepto Ambiental que apareció nuevo que dice que en la parte Central del Proyecto se debe rediseñar y la ANI está pidiendo que el rediseño lo haga INVIAS, para que pueda construir la Variante San Francisco – Mocoa, cuando está claro que este proyecto para ser contratado tenía la licencia

ambiental completa, con todos los diseños y es más el Banco Interamericano de Desarrollo en cabeza del doctor Luís Alberto Moreno le digo al mundo que está iba a ser la vía verde, la vía ambientalmente conocida como la Vía Verde e iba ser Premio Nacional Ambiental porque se iba a construir por donde se está construyendo en este momento.

Nosotros queremos oír respetuosamente al Vicepresidente Germán Vargas Lleras, al doctor Carlos Alberto García Montes, a la Ministra del Transporte que no haya rediseño, que se construya la vía como fue contratada en el 2010, porque hoy se está hablando de que con este rediseño se refiere a once Túneles, doctor Juan Felipe Lemos Uribe, usted me habla de un solo túnel en el túnel de la Línea; imagínese acá, once túneles y que la vía que costaba 800 mil millones de pesos pasaría a costar 1.5 billones de pesos la construcción de la variante San Francisco- Mocoa y en sus manos está doctor García porque la ANI me lo escribió así, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales que está esperando el rediseño Técnico de INVIAS para poder dar la nueva licencia Ambiental; y le quiero pedir a nombre del Pueblo del Putumayo de que usted, así como usted está comprometido con este Proyecto y así como lo está el Gobierno Nacional, que no rediseñe, que se construya por donde va con mucha responsabilidad, porque fue una Licencia Ambiental dada en el 2008 con una responsabilidad excesiva cuatro estudios Ambientales estuvieron para el estudio que fueron del BIC del Banco Interamericano de Desarrollo, donde salió una Licencia Ambiental en el 2008 que permitió la contratación en el 2010 de este gran Proyecto, sueño de los Putumayenses y sueño de los Nariñenses y de toda la gente del Sur del país.

Todos los días arriesgan la vida los Colombianos por el trampolín de la muerte, doctor Carlos Alberto García Montes, le quiero pedir públicamente, nuevamente que por favor revise este tema y que sigamos construyendo porque hay 800 mil millones de pesos, contando lo que hay del BIC del Banco Interamericano de Desarrollo más lo que usted con el Vicepresidente Germán Vargas se han comprometido para terminar está gran obra, hoy la obra está suspendida y que fue en el Plan Nacional de Desarrollo 2014- 2018 que mis compañeros de esta Comisión lograron aprobar para que se termine la construcción de esta vía que es el sueño de todos nosotros, nosotros queremos pedirle eso y decirle doctor Carlos Alberto García Montes, que nosotros confiamos en usted y dígame a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales que no se necesita otro diseño, que se construya como está con los cuarenta y siete Viaductos que va a permitir que nosotros los Putumayenses tengamos una vía o una variante San Francisco-Mocoa totalmente terminada máximo en siete años.

Y doctor García le quiero decir en esta estrategia del Corredor Intermodal, para mí que la terminación que usted nos ha ayudado de la pavimentación Santiago Lescano, le quiero pedir que gracias al esfuerzo que usted ha hecho en VÍAS, por favor el último empujoncito para terminar la vía Santiago Lescano, como también agradecerle aquí públicamente gracias al doctor García y gracias al Gobierno Nacional y gracias a los compañeros de la compañeros de la Comisión Cuarta que aprobaron el Presupuesto hoy ya están contratados los 128 mil millones de pesos que faltaban de la pavimentación Santana – Yarumo - La Hormiga - La Dorada - Puente Internacional – San Miguel.

Pedirle doctor Carlos Alberto García Montes, que a los ganaron ese contrato que por favor le haga el mantenimiento de la Vía Santana- Yarumo porque no lo están haciendo y la vía está en muy mal estado y decirle el tema de la Vía que va de Florencia a San José de Fragua a Porvenir en el Municipio de Villa Garzón, los habitantes de Puerto Leguizamón están esperando que cuando antes se termine y se desarrolle esta vía que va a tener el desarrollo a toda la zona de la Amazonía Colombiana; nosotros en el Plan Nacional de Desarrollo colocamos también una estrategia que fue la navegabilidad del Río Putumayo, para lograr que esta obra se logre y se mejore la navegabilidad en el Río Putumayo y también nosotros colocamos en el Plan Nacional de Desarrollo la vía que va de Orito Portugal y Villa Garzón como la vía Orito a Puebles como la vía secundarias Orito, Siberia y el Placero, Hormiga y la vía secundaria Santa Lucía - El Mango - Arizona entre los Municipios de Puerto Caicedo y Puerto Guzmán.

Quiero decirle Señor Director de INVIAS, que lo invito al Municipio de Puerto Leguizamón porque en el Plan Nacional de Desarrollo también quedó la vía entre La Tagua y Puerto Leguizamón, que es algo muy importante, lastimosamente no tenemos aquí al director de la ANI que estaba citado y estoy muy de acuerdo con el doctor Juan Felipe Lemos en la gran exposición que ha hecho porque hay muchos temas de los que aquí se hablaron que son de competencia de las Vías de Cuarta Generación concesionados, el director de la ANI porque nosotros también en el Putumayo tenemos una vía de Cuarta Generación al cual le agradecemos al Gobierno Nacional que la haya metido de que es la vía que va desde Puerto Asis – Santana, Mocoa- Pitalito- Neiva, vía de Cuarta Generación que debe ser.

Y para terminar, el tema de las Vías Terciarias que no se ha tocado, no sé cómo vamos a hacer para que los Alcaldes tengan la oportunidad de tener esa vía, las vías Terciarias en cada uno de sus Municipios porque no sabemos cuál va a ser la estrategia del Gobierno para que puedan llegar las vías terciarias y que los Alcaldes puedan lograr cumplir con el mantenimiento de esas vías terciarias y el mantenimiento de las nuevas vías Terciarias. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaño:** Quiero aprovechar para aclarar como lo hice al inicio del debate, que por cuestiones de tiempo, de metodología decidió la Mesa Directiva solamente en esta sesión de hoy escuchar al Señor Director General de INVIAS y que en la próxima Sesión que fijaremos están también citados la Señora Ministra de Transporte y el Señor Presidente de la ANI, eso va a pasar.

Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Kelyn Johana González Duarte del Departamento del Magdalena.

**Honorable Representante Kelyn Johana González Duarte.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Buenos días miembros de la Mesa Directiva, Honorables Representantes a la Cámara, Delegados de la Contraloría, sería muy bueno que para los próximos debates de Control Político que hagamos, asistiera directamente el Contralor General de la Nación y el Procurador y la Ministra de Transporte.

El tema que hoy quiero tratar, es el tema del Contrato 4182 del 30 de diciembre del 2013, que se relaciona con la carretera Plato - Salamina, el mejoramiento y mantenimiento de esta vía, específicamente el tramo que tiene ver de Plato a Tenerife, en el cual se iban a construir 2.94 kilómetros de Asfalto y terminó construyéndose solo un kilómetro; el valor del contrato es 8.347 millones de pesos y el contratista es el Consorcio Obras de Ingeniería 2013; pienso que todo lo que empieza mal termina mal y este contrato desde el principio tuvo muchas falencias, empezando por todas modificaciones que se le hicieron con respecto a la apropiación del Presupuesto donde se hicieron unas modificaciones para poder hacer unos estudios previos; y no puedo entender como INVIAS adjudica un contrato con unos estudios previos desactualizados; INVIAS dice en su momento y en los estudios previos que me permito leer:

“Que la vía se encuentra constituida actualmente por un terraplén en tierra con afirmado en algunos tramos”;

INVIAS al momento de adjudicar este Contrato ya tenía conocimiento de esa parte de la que iban a construir se inundaba, porque las cotas de inundación todavía están marcadas ahí.

Hoy no puedo entender cómo no hicieron una visita de obra y cómo después de adjudicado el Contrato terminan haciéndose los estudios previos a dicho Contrato; no sé si es que en INVIAS no existe o no aplican el principio de planificación, porque según tengo entendido en INVIAS toda la Contratación la basan en la Ley 80 de 1993; el Contrato de 11.347 millones de pesos, en el cual termina de los 2.94 kilómetros consiguiendo solo uno dentro del cuestionario que pase a INVIAS, INVIAS responde que solamente pudo hacerse un kilómetro porque tuvieron que hacer un terraplén, si nos ponemos a sacar cuentas y si van a construir 2.94 kilómetros de Asfalto quiere decir que cada kilómetro valdría aproximadamente 2.800 millones de pesos y quiere decir que los



5.600 millones de pesos restantes se gastaron única y exclusivamente en el Terraplén; en la base y en la subbase, sacando cuentas esto equivale a que los contratistas hicieron 800 mil viajes de arena, Señor Director de INVIAS, usted y yo, yo creo que todos nos podremos imaginar lo que equivale 800 mil viajes de arena, o sea en este momento paradójicamente pienso que ese supuesto Terraplén que hicieron está compitiendo con el Cerro de Monserrate en este momento; ustedes aducen, que el Contratista manifiesta que se tuvo que construir un Terraplén de 1 kilómetro y eso es totalmente falso porque desafortunadamente para el Contratista la única parte de la Vía que nunca se ha inundado de la carretera Plato-Tenerife es 1 kilómetro que construyó el Consorcio Obras de Ingeniería 2013, si nosotros realizamos una visita de campo podemos verificar que dónde se adelantó la obra, la mayoría y la gran parte de esa vía de la conduce a Plato – Tenerife es la que nunca se ha inundado, por el contrario eso es una loma de la cual los contratistas tomaron la misma arena para hacer el Terraplén; ustedes aducen que se gastaron 1.485 millones de pesos, porque nosotros cerca del Municipio de Tenerife no tenemos canteras legalizadas y que tienen que traer la arena de la base y subbase del Municipio de Bosconia y de la ciudad de Valledupar, y éstas ciudades quedan a 140 kilómetros de Tenerife.

Pero eso es totalmente falso, porque toda la arena del Terraplén, la arena de la base y arena de la subbase que tiene ese kilómetro que construyeron, toda la sacaron del Municipio de Tenerife y la sacaron de unas canteras que no tienen permisos ambientales, canteras que hoy en día no están legalizadas; me pregunto INVIAS cuál es la justificación que tiene para haber permitido que ese Consorcio no construyera los 2.94 kilómetros de Asfalto, por qué hicieron cuatro adiciones más; pero las prórrogas que se hicieron son solamente relacionadas con el tiempo de ejecución del Contrato, en el Contrato en ningún momento se alega disminución de las cantidades de obra, en su momento habían unas vallas informativas donde decía que eso empezaba desde el kilómetro cero al 2.94; el plazo de ejecución fueron siete meses y terminaron ese contrato apenas el 2 de abril del 2015; la pregunta que me quiero hacer y que de pronto quiero que el Director INVIAS me pueda responder: ¿Cuál es la justificación que tiene hoy INVIAS para concederle tantas prórrogas a los Contratistas?, es también importante preguntar; ¿Por qué no se ha suscrito el Acta de Liquidación de ese Contrato?; ¿En qué etapa se encuentra el proceso iniciado por el incumplimiento adelantado por la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras, por la no entrega por parte del Contratista de toda la documentación para la liquidación del Contrato?; y sobre todo los aspectos sociales y ambientales, ahí nunca colocaron una señalización en la construcción de ese kilómetro de pavimento que se hizo, hubo muchísimos accidentes, entre ellos el de una Fiscal de Santa Marta que murió en esa carretera a raíz de la no señalización de esa vía y eso está dentro del Presupuesto oficial.

Ustedes hablan de que el Terraplén lo hicieron con materiales importantes, lástima que hoy aquí no estén delegados de la Fiscalía, porque la decisión que ha tomado la comunidad del Municipio de Tenerife es instaurar una denuncia ante el Ente de Control, después de todo esto Tenerife es un Municipio que tiene 450 años, hace como 100 años Tenerife está esperando que se le asfalten las vías, así sea un kilómetro y efectivamente se le asfalto solo un kilómetro, pero lo que no puedo entender es cómo y creo que en ninguna parte del mundo se asfalta un kilómetro con 8.347 millones de pesos, es una cosa demasiado absurda.

Entonces, Señor Director pienso que en esto hay que tomar las medidas necesarias, porque la comunidad se siente estafada, sería bueno que usted hiciera una visita de campo y se diera cuenta que todo lo que estoy diciendo no es mentira, porque el cuestionario que usted me respondió está basado en solo falsedades: ni las canteras son legales, ni las redes que colocaron las tuvieron que traer de Bosconia y Valledupar como ustedes lo responden en el escrito, porque supuestamente solamente pueden construir un kilómetro porque tuvieron que traer todo el material de otra parte y eso es totalmente falso; no me quiero imaginar si eso pasa en un Departamento como el Magdalena, qué podrá pasar en otros Departamentos que los tienen más abandonados que ese; pienso que los Contratistas dijeron vamos a hacer una carretera en un pueblo recóndito del Magdalena y no sé porque tuvieron que escoger Tenerife, lo que creo es que nunca pensaron que ese Municipio tuviera una Representante a la Cámara que se interesara por los intereses de ese Municipio y de todo el Departamento. Señor Director, espero que por favor me resuelvan todas las dudas, porque el cuestionario que me presentaron está basado en total falsedad. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra en su calidad de citante al Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño del Departamento de Antioquia.

**Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo a todos los presentes, ya nos acostumbramos en esta Comisión a recibir los delegados de los invitados. Quiero manifestar que estoy un poquito perdido y puede ser a razón de que llegue un poco tarde, nosotros tenemos el orden del día donde hay cinco personas citadas y estamos haciendo un debate con una de las cinco personas citadas.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña.-** Señor Ex Presidente de esta Comisión, seguramente si, llegó un poco retrasado, la Mesa Directiva había fusionado una serie de proposiciones pero por efecto también pragmático, lo dijimos al inicio del Debate para esta Sesión, se decidió que se escuchara al Señor Director General de INVIAS, al doctor Carlos Alberto García y que posteriormente lo vamos a hacer con la Señora Ministra de Transporte y el Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura para que quede eso claro Honorable Representante.

**Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Me queda clara su explicación, pero considero que no fue lo adecuado conforme a la norma del Reglamento, porque si hay un Orden del Día establecido, una variación y no quiero entrar en polémicas con usted Señor Presidente ni más faltaba, quiero es insistirle a los compañeros en lo que ha pasado en la Comisión; por ejemplo, el Señor Contralor de la República y lo digo, no me gusta mucho mencionar mi experiencia como Presidente, pero ya que usted lo dijo en un año cursamos sendas invitaciones al señor Contralor General de la República y para la exposición de la Ley al Plan Nacional de Desarrollo se dignó venir al Congreso de la República, aquí lo vimos en Campaña, tuve la oportunidad de reunirme más o menos de cuatro o cinco veces con él en Campaña, pero no se ha dignado a asistir a esta Comisión; y particularmente estaba preparadísimo para que él viniera, porque tengo un cuestionamiento muy serio respecto a los tres Ministerios e Institutos que estaban hoy citados: La ANI, el Ministerio de Transporte e INVIAS; aspiro que el Señor Delegado que está acá en nombre del Señor Contralor me resuelva las inquietudes que tengo desde el año 2010 con respecto a los Institutos que estaban aquí citados.

Es muy importante Señor Presidente que las personas que citamos estén aquí presentes, por ejemplo, traía como lo hizo mi compañero Juan Felipe Lemos Uribe, sendas exposiciones en los Ministerios, en INVIAS, en la ANI, en Procuraduría y Contraloría, pero el estar aquí el doctor Carlos Alberto García Montes únicamente voy a tratar de ser muy sucinto.

No lo puedo felicitarle y agradecerle señor García, que usted esté aquí, porque es que nosotros hoy le tuviéramos que pedir a las personas que votaron por nosotros que nos agradecieran por estar aquí sentados, tengo que felicitar al Señor Presidente de la República y al Señor Vicepresidente de la República por haber nombrado a usted y haber escogido a una persona de tan altas calidades, pero hoy usted está cumpliendo aquí con su deber; es que Señor Presidente, la Comisión se convencido tanto en el que a hacer normal. que ya viene un Funcionario y le tenemos que agradecer, como los funcionarios no vienen cuando se nos aparece el funcionario se nos apareció como se dice en Antioquia y creo que en todo Colombia se nos apareció la Virgen y por eso no estoy de acuerdo con algunos compañeros que le agradecen a usted por estar aquí, usted como nosotros que pertenecemos a una nómina del Estado con los Impuestos de los Colombiano en este momento como se dice en el argot popular nuestro pasivo está prendido, aquí no estamos haciendo ningún sacrificio sino que estamos cumpliendo con nuestro deber.

Se refería mi compañero Juan Felipe Lemos Uribe, del tema de las Concesiones, la importancia que estuviera aquí el Presidente de la ANI el doctor Luís Fernando Andrade y que esté aquí la Contraloría General de la República representando en sus Delegados, tuve la oportunidad en el año 2010, mi primer debate en el Congreso de la República, en la Comisión Sexta Constitucional, hacer un debate a las Concesiones de Primera, Segunda y Tercera Generación; estas Concesiones de Primera, Segunda y Tercera Generación se contrataron inicialmente por 12.5 billones de pesos y se adicionaron el 10.2 billones de pesos y por eso apareció la palabra de pronto hasta hoy porque el tema de 4G o Cuarta Generación porque las Concesiones de primera, segunda y tercera Generación fueron un escalabro para el País en 10.2 billones de pesos.

Y le doy otro dato Señor Presidente y compañeros y asistentes a esta Comisión y los contratos se adicionaron en plata en un 115.4% y se adicionaron el plazo en un 30.2% el promedio y por eso en las respuestas que nos mandaron hay concesiones de 40, 50, 30 años, no me voy a adentrar, Señor Director de INVIAS, que a pesar de que no sea de su competencia, usted que conoce el tema en el grupillo que también, el grupo Económico en el cual reposaron estos 22 billones de pesos y hay una cosa muy importante, la necesidad de la presencia del Señor Contralor aquí, me voy a permitir leer un oficio, Señor Presidente y celebros mucho que usted con los citantes este un poquito laxo de tiempo para eso estamos aquí y me imagino que los Funcionarios Delegados a pesar de Delegados vinieron con su tiempo disponible.

En días anteriores, Señor Presidente, envié al doctor Edgardo Maya Villazón, Contralor General de la República donde se hace relación a hallazgos a INVIAS a INCO en su momento, Instituto Nacional Concesiones, hoy Agencia Nacional de Infraestructura de los años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 que ascienden a billones de pesos y le voy a leer textualmente el oficio para que todos tengamos la oportunidad de hablar pero si me voy a quedar aquí supremamente juicioso esperando que el señor Delegado de la Contraloría me explique punto por punto, yo relaciono temas como estos:

En el informe consolidado en el Periodo del Instituto Nacional de Vías segundo semestre 2010 se establecieron catorce hallazgos: tres con posible hallazgo disciplinario y uno con incidencia penal con un informe de Auditoría al Instituto Nacional de Concesiones en el libro 2010 de ese hallazgo así, en todo esto aquí alrededor de 1.200 hallazgos, aspiro que el señor delegado de la Contraloría me dé la debida respuesta ahora de este tema.

Y no me voy a extender como lo he dicho Señor Presidente en el tema de la ANI, por no estar el doctor Luís Fernando Andrade, quiero doctor Carlos Alberto García Montes del temor mío de la Red Terciaria del país, en los ochos años del doctor Álvaro Uribe Vélez como Ministro de Obras Públicas y de Transporte que en paz descansa mi profesor Andrés Uriel Gallego, en los Municipios de Colombia se hicieron en promedio un convenio anual por 120 millones de pesos para atender la Red Terciaria de cada uno de los Municipios; en el primer Gobierno del doctor Juan Manuel Santos se hicieron convenios aproximadamente en promedio en cada Municipio por valor de 1.500, 2.000 millones de pesos; en el segundo Gobierno del doctor Juan Manuel Santos con la designación bajo Decreto Presidencial del Vicepresidente Germán Vargas Lleras no sabemos qué paso, escuchamos en Medios de Comunicación que al señor Vicepresidente y a la nueva Administración de INVIAS no le gustaba que los Alcaldes ejecutaran, porque los Alcaldes por naturaleza eran corruptos, los Alcaldes se robaban la plata y con ese criterio equivocado se ha frenado el desarrollo en la Red Terciaria; esta Comisión Señor Presidente y compañeros fuimos muy juiciosos en el Presupuesto para el año 2015, fuimos muy juiciosos para el presupuesto del 2016 y los Alcaldes salientes y los Alcaldes entrantes amigos, mis Alcaldes amigos del Departamento de Antioquia de ninguno he escuchado una noticia de que se ha ejecutado en su Municipio un convenio con el Instituto Nacional de INVIAS Red Terciaria, a pesar de que estuve cuatro años en la Comisión Sexta que tiene que ver con la Infraestructura del país lo que hace que estoy en la Comisión Cuarta no he ido al Ministerio, no he ido al Instituto Nacional de INVIAS, ni a la Red Terciaria.

Le queda uno mal con muchos Alcaldes amigos porque se ha generalizado que es que nosotros Políticos somos casi igual de corruptos que los Alcaldes que no terminan ejecutando las obras, por eso doctor Carlos

Alberto García, usted no me ha visto en su oficina, no me ha visto en el Ministerio, nos molestaron mucho no solo a mí sino a toda la Comisión, no es molestia sino nos argumentaron para ser muy diligentes en la aprobación del Plan de Desarrollo y dos Presupuestos que ya está Comisión ha tenido en su responsabilidad, de parte de nosotros hemos cumplido con nuestros deberes y nos parece que el tema de la Red Terciaria que entre otras cosas nosotros somos Políticos, somos Funcionarios Públicos en unos temas, pero si podemos hablar de Política, nosotros hicimos Campaña para la reelección del Señor Presidente de la República, diciendo que los Funcionarios que iban a estar en el segundo Gobierno del señor Presidente iban a atender las comunidades e iban a hacer lo que íbamos haciendo.

Le dije en la Comisión pasada a nosotros y creo que muchos compañeros tienen el mismo concepto que tengo, se nos están acabando los argumentos en la Región para defender este Gobierno del doctor Juan Manuel Santos, pertenezco al Partido Liberal, votamos por el señor Presidente, estamos en la Unidad Nacional, defendemos al Gobierno, nosotros no estaremos cuando va el señor Vicepresidente, cuando va la Ministra Natalia Abello, cuando va el Director de INVIAS, cuando van los Funcionarios del Gobierno Nacional, cuando va el señor Contralor, poco lo he visto por Antioquia, por lo Medios de Comunicación y la gente nos pregunta y usted por qué no estuvo en el lanzamiento de esta Concesión, usted porque no estuvo que ahí estaba tal o cual funcionario al lado del Alcalde de Medellín, al lado del Gobernador de Antioquia porque en Antioquia pasa eso.

Antioquia es un Departamento grande que ni el Alcalde de Medellín, ni el Gobernador de Antioquia necesita los Congresistas para llegar al Gobierno Nacional, nosotros venimos aquí a pelear por los Municipios pequeños, por los Municipios de sexta, quinta y cuarta categoría; entonces cuando el INVIAS, no he dicho por usted doctor Carlos Alberto García porque nunca hemos hablado de manera personal ningún tema, cuando los Municipios tienen hoy esa falencia y nos exigen a nosotros Representante es que hace dos años hice un convenio aquí para la Vía la Y por 2.000 millones de pesos o por 1.000 millones de pesos se hizo, esa maravilla de placa-huella, la comunidad está contenta, los campesinos están sacando sus productos, pero aquí en el INVIAS no hay nada que hacer, usted por qué no me acompaña a INVIAS, por qué no me acompaña al Ministerio y yo inclusive le he atinado mucho y voy a decirle, no usted, yo soy del Partido Liberal y usted viene a buscar un compañero de Cambio Radical mejor, en Antioquia no hay sino un solo Representante de Cambio Radical, Nacho es mi gran amigo, creo que no le alcanza el tiempo para recorrer todas las Dependencias que están adscritas a este sector Político, lo digo con mucho respeto porque eso está pasando.

Señor Presidente aquí hay debate de fondo, en el tema del Instituto Nacional de Vías no tenía una disertación de fondo porque lo tengo es para el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura; con la Contraloría, que espero que las observaciones que habíamos enviado en el cuestionario y las que he enviado en este momento me sean resueltas y de verdad señor Director sino lo quieren hacer a través de los Congresistas no lo hagan, toda vez que es un derecho Constitucional que tiene un Congresista de la República de ir a un Despacho del Gobierno Nacional a hacer una gestión por su Municipio, porque es que el Municipio no tiene la capacidad que tiene de estar aquí, es que a nosotros nos pagan aquí en la oficina, nos pagan pasajes, nosotros si pagamos la estadía contrario a lo que dice mucha gente, la gasolina también la pagamos, pero el deber de nosotros es eso, pero si nosotros no podemos ir al Ministerio a entrar con un Alcalde porque ojo a las cámaras que usted entró con un Alcalde a tal o cual Ministerio, eso no es un pecado Señor Presidente y no es tan pecado porque donde esos mismos Alcaldes fuimos con el Presidente Juan Manuel Santos, a decirle que le pagan por hoy y confiaron en nosotros y votaron por él, votaron por este segundo Gobierno de Juan Manuel Santos y ya nos encontramos en los Ministerios, en los Institutos Descentralizados Técnicos, Técnicos que nos dicen es que eso no se puede, no se puede qué, no se puede no hicieron una vía Terciaria en Municipio alejado, no es que no se puede, es que usted venga con Alcalde a hablar de eso, ah pero si pudimos votar el Plan de Desarrollo y meter artículos a conveniencia de los Ministerios para que pudieran hacer las cosas bien.

Lamentablemente Señor Presidente la mayor interlocución y lo he dicho en esta Comisión que nosotros tenemos con los Ministros y los Directores es en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Presupuesto General de la

Nación cuando nos necesitan, lo manifestaba mi compañero Antonio Restrepo esta mañana, la Ministra de Educación muy querida con nosotros, en el Presupuesto y en el Plan Nacional de Desarrollo y no nos atiende, el Ministro de Agricultura muy querido y se desgasta peleando con FEDEGAN y no atiende los Congresistas que somos los verdaderos voceros de las comunidades más alejadas, porque es que usted lo sabe señor Presidente y usted lo hace en Sucre, cuando nosotros salimos aquí jueves para Antioquia es para los Municipios más alejados donde no van los Funcionarios del Gobierno y nosotros traemos esos mensajes de las necesidades de los pueblos, nosotros cuando vamos doctor Carlos Alberto García Montes a una vereda, a un Municipio alejado de Antioquia, que hay veredas a ocho, diez horas, vamos medianamente cómodos, vamos en una Toyota 2015 blindada y vamos un momentico, los campesinos qué van a poder manifestar algo.

De verdad Señor Presidente que le solicito que programemos a la mayor brevedad posible el debate con el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente de la ANI, con la señora Ministra, a usted doctor Carlos Alberto García le dejo estas inquietudes y de verdad que el tema de la Contraloría lo reiteraran con el mayor de los respetos con el Señor Contralor, lo respeto tanto que vote por él, muchas veces por mí también ha votado mucha gente que hoy no me respeta, porque en el transcurso de mi ejercicio político me perdieron el respeto. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Quiero antes de darle el uso de la palabra hacer de pronto una aclaración al Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño, en el siguiente sentido: ya la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia han definido claramente que la gestión, el acompañamiento que hagan los Congresistas no está en curso en la medida en que sea el interés general de las comunidades que es lo que permanentemente hacemos cada uno de nosotros en las diferentes regiones, así que señores Ministros y Directores de Institutos también en ese sentido pueden estar totalmente tranquilos, a lugar a esa inquietud Honorable Representante.

Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar.

**Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Al Señor Director de INVIAS, doctor Carlos Alberto García, un saludo muy especial, quiero hacer una intervención y le voy a tocar un tema y no tiene que ver con su dependencia, le agradecería si en unos días me podrá dar la respuesta porque para mí sería importante poderle decir a los Quindianos y a todos mis amigos sobre las inquietudes que le voy a plantear.

Llevamos diecisiete años en una obra que se llama la Doble Calzada: Armenia – Pereira - Manizales y resulta de que nos pusieron entre Armenia y Pereira un Peaje, creo que uno de los peajes más cotosos que hay en todo el país, vale 11.200 pesos si no estoy mal: ésta es una vía que es muy utilizada por muchas personas que viven en Pereira y que viven en Armenia y que trabajan en ambas ciudades porque se volvió una ciudad muy cercana, a 40 minutos entre Armenia y Pereira, o Pereira y Armenia; resulta de que a nosotros en esta doble calzada que se hizo entre Armenia y Pereira fue muy poco lo que tuvieron que hacer, prácticamente las obras más importantes que tuvieron que hacer fueron dos vías de acceso y los puentes que tuvieron que hacer para entrar al Municipio de Circasia que ya lo terminaron y quedaron muy buenos, pero esas vías las hicieron hace tres años; e hicieron esas dos vías de acceso al Municipio de Circasia y llevamos dieciséis años pagando el peaje creo que es el peaje el primero y el segundo peaje más costoso del país.

Pero resulta que esa es la parte más grave que le quería contar porque está vía la estoy transitando mucho porque tengo a mis hijas estudiando en la ciudad de Medellín, doctor Juan Felipe Lemos Uribe, me volví un asiduo visitante de la ciudad de Medellín, estoy utilizando mucho esta vía, pero la gran preocupación que tenemos es que la vía Pereira hasta el tramo que conecta entre Manizales y la que va para Medellín que es una vía pasando por Chinchiná por el Club Campestre de Manizales tienen unos tramos que no les hicieron doble Calzada y llevamos dieciséis años con ese problema, donde hay tres peajes doctor Carlos Alberto García, es un tramo le calculo más o menos; pensaba y quería hacer un trabajo más preciso, un trabajo mejor hecho y más

técnico sobre esta vía porque la verdad es que es una vulgaridad, es un descaro lo que ha venido ocurriendo con esta Empresa Autopista del Café, en esta vía que conduce del Municipio de Pereira y que nos lleva para la ciudad de Medellín pero que hay que transitar por Santa Rosa y por Chinchiná pasando por un lado de estos respectivos Municipios pero dos tramos o tres tramos que luego si quiere tomo la fotografía y le traigo los videos a usted Señor Director de INVIAS donde son vías muy peligrosas.

Hay un tramo al que se llega, que es el tramo de la muerte, donde usted llega y ven una vía y de un momento a otro se encuentra la vía de frente que va entre Manizales y Medellín y es una vía donde deberían haber hecho un puente, que deberían de haber hecho una especie de ordenador para que no se constituya esto en un sector en un tramo de la muerte como se lo estoy diciendo y se lo dije a usted Señor Director; no sé si usted estaba en el momento de la reunión, usted llegó posteriormente cuando estuvo el doctor Vargas Lleras donde se hicieron unos compromisos de unas obras hace más de dos años, hace dos años se hicieron unos compromisos de unas obras y hable porque ahí estaba el señor de Autopistas, el dueño, el Español viendo esta Empresa estaba también ahí sentando entre las personas que estaban ahí en la Gobernación del Departamento; pero la verdad es que no ha avanzado y seguimos con unos tramos que vuelvo y repito no son doble calzada y tenemos tres peajes en un promedio que le calculo por ahí 50 kilómetros; doctor Carlos Alberto García, en un tramo de 50 kilómetros más o menos tenemos tres peajes o sea un peaje cada 15 kilómetros y ello a la vez nos vale 11.200 pesos para que usted tenga claridad y si quiere le tengo los videos y le tengo las fotografías para que usted vea el abuso que están cometiendo con todos los amigos nuestros del viejo Caldas con Caldas, Quindío y Risaralda con lo que compete a esta obra.

Quiero saber Señor Director de INVIAS de El Túnel de la Línea, haber si nos hace referencia al Túnel de la Línea, porque hay mucha preocupación con lo está sucediendo, con embargos y con una serie de problemas que se están presentando en el Túnel de la Línea, para ver cuándo vamos a tener está gran obra; también quería decirle que esta mañana estuve escuchando hablar al director de la ANI y el Gobierno Nacional está hablando de construir unas dobles calzadas, desafortunadamente cuando prendí el radio ya estaba terminando de hablar pero lo alcance a oír de cuatro vías, de cuatro calzadas por Girardot, él estaba hablando del Paso por la curva del diablo; para que por favor tengan en cuenta que todas estas vías lleguen al municipio de Calarcá; Señor Director, se va a convertir en un problema muy grave, porque recuerde que estamos pidiendo y se lo pedí al doctor Vargas Lleras cuando estuvo en el Quindío, la Doble Calzada Armenia-Calarcá o Calarcá-Armenia; necesitamos la Doble Calzada porque recuerde que vamos a quedar a cuatro horas de la ciudad de Bogotá y este tránsito de esta Vía se va a volver una de las vías más congestionadas del país y si no hacemos cuanto antes esta Doble Calzada, el Vicepresidente Vargas Lleras, se comprometió que esta era una necesidad y quedó planteada como una de las necesidades del departamento del Quindío, para que por favor la tenga en cuenta.

Y para terminar, Señor Director de INVIAS, quiero preguntarle qué vamos a hacer con la Doble Calzada Calarcá-La Paila, que comunica con el municipio de El Valle, que conduce todo el tráfico pesado que va para la ciudad de Buenaventura; quería manifestarle estas situaciones, para ver si usted por favor, si no se puede, me puede dar respuesta hoy o en los próximos días, para yo poderles llevar a los Quindianos gratas respuestas de parte del Gobierno Nacional y del Partido Cambio Radical. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduar Luís Benjumea Moreno del departamento de Amazonas.

**Honorable Representante Eduar Luis Benjumea Moreno.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Doctor Carlos Alberto García, pláceme conocerlo, no he tenido la oportunidad de visitar su oficina, tampoco tuve la oportunidad de conocer la oficina del doctor Narváez. ¿Por qué recuerdo el nombre del doctor Narváez?, simple y llanamente porque fue con la última persona que tuvimos la oportunidad de hacer un cuestionario, en un debate en el cual tuvimos la oportunidad de plantear las distintas situaciones presentadas en mi departamento; y le quiero decir que en ese momento y la respuesta al cuestionario que nos llegó del doctor Narváez fue un cuestionario, diría , bastante vergonzoso, de INVÍAS frente al departamento del Amazonas, respondiéndonos que

en las vigencias 2011, 2012, 2013, 2014, posiblemente en la vigencia 2015 harían las inversiones que los amazonenses estamos requiriendo.

Nosotros allá no pedimos Vías ni 3G ni 4G, ni mega-autopistas, ni algo por el estilo; queremos una solución que mejore la calidad de vida de los amazonenses. Vemos con preocupación que la priorización en la inversión de los recursos en el departamento de parte del INVÍAS se está centrando mucho en el muelle de Leticia, en el muelle Victoria Regia: pues en los últimos tres años han invertido alrededor de 10 mil millones de pesos en un dragado, que solo esperan que el río se llene para meter las dragas; ¿por qué no sacan la tierra con camiones cuando el río baja?, creo que en dos meses ya terminan ese dragado y se dejan de perder los recursos, porque eso sí se puede controlar, ahí sí se ve cuántos metros cúbicos de tierra sacaron; con una draga no aparece cuántos centímetros cúbicos de tierra y lo que hicieron para que pudieran acceder estas embarcaciones al muelle.

Hoy por hoy están haciendo otro dragado, vamos a ver con qué resultados: el río sube y vuelve y pasa lo mismo; entonces, diría que aquí los expertos son ustedes, mi doctor Carlos Alberto García; no soy el experto en la materia, pero no se necesita tener diez dedos de frente para saber de que esa sería una solución venidera y aquí está la Procuraduría para que también haga las recomendaciones pertinentes.

Tenemos una carretera que se empezó a construir hace 60 años, carretera Leticia-Tarapacá: una carretera que por motivos y situaciones llegó únicamente hasta el kilómetro 24 o 26, de la cual el Presidente Uribe construyó 15 kilómetros en cemento, varilla, no en asfalto; el Gobierno actual no he hecho lo pertinente para terminar esa carretera, hombre, ¡por Dios!; Leticia es un municipio que lleva 149 años de fundado no han hecho lo pertinente para que nos controlen la malla vial, que la están destrozando; no han cumplido, la están destrozando con carros y maquinaria pesada para la explotación de las Obras. Le hice el requerimiento al INVÍAS, que si tenían un estudio para decir con qué tonelaje pueden rodar los vehículos allá y me dicen que no lo tienen, pero no pasa más nada, siguen quebrando las Vías, siguen partiendo las Vías, no han cumplido con la Avenida Internacional y todo lo de Frontera, que es obligación del INVÍAS y de parte del Gobierno Nacional; ¿hasta dónde vamos a llegar?, ¿cuánto tiempo hay que esperar?

Para concluir, les quiero decir que ustedes, con el nombre de Leticia lo que están cometiendo es un Femicidio; eso están haciendo, porque Leticia tiene nombre de mujer y ustedes están abusando de ella. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Hernán Sinisterra Valencia, del departamento del Valle.

**Honorable Representante Hernán Sinisterra Valencia.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Buenos días para todos los citados e invitados. Señor Presidente y Señor Director: estas solicitudes que le estoy haciendo no están en el cuestionario, pero aprovechando que está aquí el Director de INVÍAS, para hacerle muy respetuosamente esta solicitud.

La Vía que están haciendo, la Doble Calzada: Media Canoa – Loboguerrero - Buenaventura, por cierto tiene un retraso de más de dos años, un sobre costo sobredimensionado; pero la preocupación de nosotros es que se está haciendo la Doble Calzada pero termina en el kilómetro 5; del kilómetro 5 hasta la Sociedad Portuaria, porque esta vía es exclusivamente para la Sociedad Portuaria, vuelve y se une con la carretera existente, donde se va a generar ahí un caos, un cuello de botella, donde de nada sirve ese Túnel de La Línea y todas estas carreteras que convergen en Buenaventura, si no tiene allá en ese kilómetro 5 hasta la Sociedad Portuaria ese Viaducto que nosotros estamos pidiendo, para que se haga desde el kilómetro 5 el Viaducto que vaya a llevar las tractomulas hacia la Sociedad Portuaria.

Entonces, dentro del Plan Nacional de Desarrollo estuvimos tocando el tema con el Director Nacional de Planeación, para que nos tuviera en cuenta la construcción de ese Viaducto, que eso es lo que le permite descongestionar la ciudad de Buenaventura, sacar las tractomulas de las carreteras existentes a la carretera intermunicipal y que ya puedan tener su recorrido sin interrupción por esta Doble Calzada.

Lo mismo los pescadores y la gente que vive alrededor de la Bahía, de verdad tiene la preocupación porque INVÍAS, a través de las Concesiones que ejecutan, están dragando la Bahía, ahora la están llevando a 14-15 metros de profundidad, pero de verdad que las consecuencias, las implicaciones que esto lleva para los nativos, los pescadores, la gente que vive alrededor de estos, son nefastas y nunca INVÍAS ha tenido en cuenta estas comunidades para una indemnización o para tenerlas en cuenta; tan así que cuando se lleva esta profundización a 14-15 metros, automáticamente las islas se van erosionando y estas comunidades se ponen en riesgo: está casualmente la gente de La Bocana, de Punta de Soldado, a toda esa gente le ha tocado que reubicarse a título propio, porque el Estado no tiene en cuenta estas erosiones que hacen por consecuencia de estas profundizaciones, por lo tanto al idea es que como sé que van a llevar a cabo otras obras, que las necesitamos con mucha urgencia.

El otro tema era la carretera Cabal - Pombo, que en el Gobierno del Presidente Uribe se ejecutaron como 13 kilómetros de pavimentación, esta carretera ha quedado ahí a la mitad; en el Plan Nacional de Desarrollo hablando con la Ministra, nos adjudicó 9 mil millones de pesos para eso, cuando fui a buscarla para decirle en qué momento iba a ejecutar eso, lamentablemente dice que no aparece más allá en ese Presupuesto; entonces, la idea es que ustedes asuman esta carretera, que es departamental pero es tan importante, para que se le haga el mantenimiento correspondiente y se ponga en funcionamiento para la comunidad. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representantes Luis Horacio Gallón Arango, del departamento de Antioquia.

**Honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Al doctor Carlos Alberto García de INVÍAS, al amigo de la Contraloría. Simplemente para decir que el departamento de Antioquia no se está sintiendo bien atendido por el Ministerio de Transporte y menos por INVÍAS; supremamente bien atendido por los Funcionarios, pero los recursos no; a nosotros nos vienen diciendo hace mucho rato que Antioquia, con las Vías de las 4G es el departamento más beneficiado, pero los últimos 20 años la Costa Caribe, con sus Dobles Calzadas, el Eje Cafetero con sus Dobles Calzadas, la Vía Villavicencio con sus Dobles Calzadas, fue mejor atendido en muchas oportunidades que lo que se está invirtiendo en Antioquia; lo que pasa es que ya le tocaba, ya le tocaba para poder sacar los productos, eso es un tema de equilibrio; entonces, no es que nos estén dando más recursos, doctor John Jairo Roldán: en lo que usted decía que cuando viene un Funcionario hay que felicitarlo, no, es porque nos tocaba en ese momento la inversión a los antioqueños; porque ¿para dónde más iban a llevar recursos y a dejar a Antioquia con unas Vías de 6 y 7 metros de ancha, cuando no tenemos la posibilidad de sacar los productos de una buena manera? y que sean eficientes, para poder que nuestro país sea competitivo y más nuestro departamento.

En el tema de Vías Terciarias sí es lo más triste que nos pasa a nosotros los Congresistas: todos sacamos los votos en los municipios y no tenemos arrimadero, lamentablemente, por la decisión del INVÍAS o del Señor Vicepresidente, o de la Ministra de Transporte, de decir que no hay forma de gestionar recursos por el INVÍAS para los municipios, cuando veníamos enseñados a que cada año 120, 150 millones de pesos, se podían invertir; y quiero ver cuántos de esos Alcaldes se llevaron la plata; porque la corrupción no está allá, ¿la corrupción sabe dónde está?: en la adición de 20 billones de pesos para las Vías de primera, segunda y tercera generación; ahí está la corrupción: 20 billones de pesos; pero si a un Alcalde, un contratista se le lleva 5 o 10 millones de pesos, es el escándalo más grande del mundo entero. Pero cuando se tienen que adicionar con unas Obras contratadas y se le adicionan 20 billones de pesos, eso es un gran premio o eso es lo mejor, porque allí está la técnica toda junta; o como cuando el año antepasado contrataron nuevamente la Vía Ciudad Bolívar-



Quibdó, lo contrataron y miren quiénes son los que están haciendo la Obra: bogotanos, empresas bogotanas, y tampoco la han terminado; pero lo que dicen, lamentablemente, es que los chocoanos se roban los recursos. Lo que tenemos que mirar es en ser justos y equitativos y acabar con ese centralismo bogotano, que está llevando a que todos los políticos cada vez estemos más mal calificados.

Y lo otro tema, doctor Juan Felipe Lemos Uribe: nosotros hace 20 o 30 años estamos pidiendo que nacionalicen una Vía Jardín-Riosucio, que tiene la posibilidad de unir a Antioquia con el Eje Cafetero, por una mejor forma, sacando nuestro café y el INVÍAS se lo ha negado a este país, cuando solo faltan 30 kilómetros para terminar de pavimentar y unimos a todo el Eje Cafetero con el suroeste de Antioquia, que es una tierra próspera y con grandes posibilidades de turismo, pero el INVÍAS no lo ha permitido, a pesar de que en el Plan Nacional de Desarrollo, nosotros lo aprobamos y quedó como una Vía estratégica; pero es imposible porque no está dentro de los planes de este Gobierno, a pesar de que está en el Plan Nacional de Desarrollo aprobado por nosotros el año pasado. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante, del departamento de Nariño.

**Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Quiero comenzar por agradecerle al Director de INVÍAS, por haberme contestado una información que le hice a través de la Secretaría de esta Comisión, pero veo que es un tema supremamente complicado, pero sobre todo muy sentido por la comunidad del municipio de Túquerres: el municipio de Túquerres tiene paso nacional por las principales calles, o sea, la carrera 13 y la carrera 14; en agosto del 2010, cuando se firmó el contrato, que en ese entonces se la llamaba Troncal Tumaco – Pasto - Mocoa, de la cual también habló el doctor Orlando Aníbal Guerra de La Rosa, se incluyó paso nacional por Túquerres; las principales calles son paso nacional por Túquerres; por lo tanto, el tráfico pesado pasa por estas calles, perjudicando las propiedades y también perturbando el orden público y el espacio público y también la intimidad de los habitantes que vivimos en estas calles, porque es en un espacio bastante álgido.

Me contesta el Señor Director de INVÍAS que la carrera 13 está legalmente recibida por INVÍAS y que por lo tanto se pudo adjudicar los recursos; sin embargo, Señor Director, en un sector que se llama Camino Nuevo, no se hizo la rehabilitación de esta Vía en concreto como debió de haberse hecho, sino en asfalto, demostrándole a usted que en unos 7 meses, 8 meses o máximo un año, por el tráfico pesado esta se va a deteriorar nuevamente.

De igual manera, en su oficio me contesta que son concededores de que la carrera 14 sirve para paso nacional, porque esta Vía va de Pasto – Túquerres - Tumaco, una Vía tan importante a la Costa que implica muchísima conectividad, implica mucho desarrollo para los municipios, no está reconocida; al señor Presidente de la Veeduría, el señor Alfredo Montenegro, de este Contrato, le contestaron que había que primeramente hacerse el reconocimiento por medio de un Decreto para que esta calle sea reconocida como Vía a la red de INVÍAS; qué fácil, digo, hacer este Decreto, elaborar este Decreto, para que se la reciba como paso nacional por Túquerres, porque ustedes mismos están desconociendo y sabemos que hace 60 años es paso nacional por Túquerres.

Como justicia social, por justicia social a todos estos inconvenientes que tenemos los Tuquerreños, le pido de manera especial que se expida ese Acto Administrativo y, por supuesto, se adjudiquen los recursos necesarios; porque aquí miro, con mayor sorpresa, adicionamos a los Contratos tanta cantidad de recursos, ¿por qué no adicionar a este Contrato los recursos necesarios para este paso nacional por Túquerres?

De igual manera, en la misma Vía, Túquerres – Pedregal - El Sector de El Papagayo, que tenía presupuestado 8.500 millones de pesos y que se me diga que tuvieron que quitarnos, estos recursos, para otras emergencias de paso nacional por Túquerres, sabiendo que ese tramo es tan importante, porque es muy reducido y allí lo que tiene que hacerse es una ampliación; en vez de quitarle, adicionémosle; cuando hay

voluntad de parte del Gobierno, creo que las cosas se las puede hacer fácilmente, adicionando a un Contrato. Todavía no se ha liquidado, Señor Director, el Contrato, no se ha liquidado, por lo tanto se puede hacer esta parte de esa manera.

Y en el sector de Piedra Ancha - Ricaurte, han autorizado que se haga un parcheo, que de alguna manera sirve como un paño de agua tibia honestamente, pero bueno, por lo menos lo van a intervenir; pero sí rogarle de manera especial y en nombre de los habitantes de este sector del sur del departamento, exigirle al Gobierno nacional, que por justicia social adicione los recursos, que no se dejen obras inconclusas en una Vía tan importante del sur del departamento de Nariño. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Ángel Antonio Villamil Benavides, del departamento del Meta.

**Honorable Representante Ángel Antonio Villamil Benavides.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo especial para todas y todos; me uno a lo que algunos compañeros han mencionado, a pesar del direccionamiento que le ha dado usted al debate frente a la no presencia de la Ministra y es que aquí tenemos que reiterar el respeto por la Comisión; es que la Ministra delega en el doctor Carlos Alberto García de INVÍAS y entendemos que muchos temas atañen al Funcionario citado, pero muchos temas que han expresado atañen a la presencia de la Ministra; por eso es muy importante que en el debido momento comparezca la Ministra en ejercicio de equidad frente a lo que hicimos con la Directora del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar en días anteriores, respetando el tiempo que usted nos ha otorgado.

El doctor Juan Felipe Lemos Uribe ha hecho una exposición clara sobre los temas críticos de las Vías en los sectores del Eje Antioqueño, del Eje Cafetero, el tema que tiene que ver con el Túnel de La Línea, importantísimo, obra vital en el desarrollo de Colombia, tal vez una de las Obras viales más importantes de Colombia, pero que infortunadamente ha tenido los tropiezos que él ha enmarcado y que reclamamos nosotros como ciudadanos colombianos, muy a pesar de no ser de la región del Eje Cafetero y del antioqueño, por allí transitamos y conocemos las dificultades: va a costar más de un billón de pesos esta Obra y lleva más de 6 años la construcción de esta Obra; la equiparamos a la Doble Calzada Bogotá-Villavicencio y que con su señoría hablamos cómo habían avanzado las Obras y llevamos 20 años en la construcción de esa Obra: 85, 87 kilómetros; enuncia el doctor Carlos Alberto García, cómo esa Obra lleva una cantidad de recursos desmesurados y lleva también un tiempo en el que los llaneros, los metenses, estamos esperando que la Obra sea una realidad, que la apropiación del tramo correspondiente para finiquitarla, haya la voluntad del Gobierno para que la misma se termine; por allí transitan más de 12 mil carros diarios incluyendo el nuestro, porque transitamos por vía terrestre, es decir, de más de 4 millones de vehículos al año están en la carretera Bogotá - Villavicencio y solamente son 85 kilómetros y no se ha podido culminar esta magna Obra que tenemos en el departamento del Meta. Además, que son tres peajes, así como lo manifestaba el Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar, tres peajes que tenemos allí en el departamento del Meta, que cuestan más de 33.800 pesos, es decir que es una suma también alta en el cobro de los peajes que tenemos para los ciudadanos y para quienes sacan los productos, por ser la despensa de la Media Colombia: ganado, cultivos de todo orden, alimentos de todo orden, que abastecen a Bogotá y a Colombia entera; por eso, el llamado que hacemos a través de esta Comisión.

Finalizo mi intervención puntualizando sobre la presencia de la Señora Ministra; y reparo sobre una Vía importante, que es la Vía que nos conduce del municipio de La Uribe a Colombia y de Baraya a Colombia - Huila en ese bonito departamento de la doctora Consuelo González de Perdomo; qué bonito poderla visitar a su merced allí en Pitalito, por ser la salida hacia el Pacífico, esa verdadera salida que necesita el llano colombiano y es a través de esa vía, construcción importante que hiciera el Batallón que está acantonado en San Juan de Arama vía Mesetas, una Obra magna, pero los recursos no se apropiaron: 200 mil millones de pesos prometió el doctor Germán Vargas Lleras en su ida al departamento del Meta y no se ha logrado que la Obra vaya a

proyectarse a la verdadera salida que tenemos hacia el Pacífico y llegar a de La Uribe a Colombia - Huila o Baraya en ese bonito Departamento. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Luz Adriana Moreno Marmolejo, del departamento de Caldas.

**Honorable Representante Luz Adriana Moreno Marmolejo.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Buenos días, un saludo muy especial a la Mesa Directiva, a todos nuestros compañeros Representantes y al Director de INVÍAS, al doctor Carlos Alberto García de nuestra región, que nos sentimos muy orgullosos que nos esté representando en un cargo tan importante.

Este tema vial es uno de los temas más sensibles en el departamento y en nuestras regiones; voy a empezar por lo más bajo, pero para mí lo más importante, que es el tema de placas huellas: nosotros, que recorremos los municipios, que recorremos los corregimientos, las veredas, vemos las dificultades tan grandes que tienen los campesinos para ir a las cabeceras municipales o para sacar sus productos; nosotros necesitamos como ya se había planteado, una estrategia donde a esos municipios y a esos Alcaldes les puedan llegar recursos para solucionar esa situación. Todos sabemos que el presupuesto de los municipios es muy poco, que para inversión les queda casi nada y que sus prioridades son muchísimas: mejoramientos de vivienda, placa huella, remodelaciones y que los recursos no alcanzan.

Caldas tiene 540 kilómetros en Vías Terciarias nacionales, de las cuales no les dan recursos y se le ha planteado a INVÍAS hacer un convenio con el departamento para mantener esas vías nacionales, esa es una solicitud que le hago con todo respeto. Tenemos 25 puntos de la red Vial ya con diseños y estudios, qué bueno que nos pudieran ayudar con esos 25 puntos; también el Plan Vial de Caldas en su primera fase, del 2008 al 2017, se proyectaron 590 kilómetros, de las cuales solo se alcanzaron 290 kilómetros; hoy se está reformulado el Plan Vial II, para lo cual se necesita un billón de pesos para 10 años, se necesitan aproximadamente 100 mil millones por año. Solicitamos un apoyo, sé que el doctor Carlos Alberto García conoce más que nosotros mismos toda la situación del departamento de Caldas, le solicitamos que nos ayude, es su departamento; lo mismo que atendernos con nuestros Alcaldes, para que ellos de primera mano le puedan contar las situaciones que están viviendo en los diferentes municipios de Caldas. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante José Bernardo Flórez Asprilla, del departamento del Chocó, por tres minutos.

**Honorable Representante José Bernardo Flórez Asprilla.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo al Señor Director de INVÍAS, al delegado de la Contraloría General de la República, colegas. Voy a tratar de aprovechar estos tres minutos que nos da la Mesa Directiva: el departamento del Chocó es un departamento que todos conocemos con muchas dificultades y que hoy tiene dos vías importantes, que son la Vía Medellín-Quibdó y la Vía Pereira- Las Ánimas; nosotros así lo miramos hace más o menos 8 años o 9 años, desde el Gobierno del Presidente Uribe, se le ha venido metiendo la mano un poquito con interés, pero estamos preocupados por la situación que hoy se vive en la ejecución de esas dos obras que son tan importantes para nosotros en el departamento del Chocó.

Según el informe del INVÍAS, la Vía Pereira - Las Ánimas tiene aproximadamente 80 kilómetros, de los cuales se han ejecutado 52 kilómetros y faltaría por ejecutar 28 kilómetros; y, la Vía Quibdó - Medellín tiene aproximadamente 78 kilómetros, se han ejecutado 41 kilómetros y faltarían 37 kilómetros. Nos informan que hay dos Contratos en ejecución; uno, el de la Vía Pereira- Las Ánimas, va en el 67% y el otro no nos anuncian en qué porcentaje, en el 3%, el avance; al igual que la Vía Medellín-Quibdó, en un Contrato ejecutado el 71% y el otro está en ejecución, pero no nos dicen en qué porcentaje.

El año pasado tuvimos la oportunidad de reunirnos en Quibdó con el señor Vicepresidente, la Ministra y el Director de INVÍAS, donde el Vicepresidente nos anunció que estaban garantizados los recursos para la ejecución de estas Obras, que son las únicas dos carreteras que tenemos en el departamento del Chocó y que la viene en ejecución hace más de 60 años y la otra hace más de 40 años. Pero nuestra preocupación hoy es que tenemos la información que las dos Obras están desfinanciadas; Señor Director: nos gustaría conocer la realidad de esta situación de las dos vías del departamento del Chocó.

Aquí lo han dicho, el tema de las Vías Terciarias; y hay un tema que deseo, Señor Director, en el cual el quiero que usted tome atenta nota: el Chocó es un departamento que la mayoría de sus gentes se transporta a través de los ríos y del mar, pero nosotros no observamos en el INVÍAS inversión alguna para el mejoramiento de las condiciones de estos ríos y de los esteros que utiliza la gente en la región; me gustaría que el INVÍAS hacia futuro pudiera considerar esta situación, porque igual que Vías terrestres, esas son las Vías fluviales que utiliza nuestra gente.

La verdad, uno quisiera hablar porque hay muchos más temas, lamentable que en Chocó hoy no tenemos sino esas dos vías, existen unos caminos; nosotros en el Plan Nacional de Desarrollo, tuvimos la oportunidad de incluir algunas Vías, ojalá el Gobierno Nacional a través del Ministerio se le incluyan los recursos necesarios, porque hay una Vía que es muy importante y es la Vía Ánimas-Nuquí, que en el Gobierno del Presidente Uribe, se le invirtieron unos recursos, que luego a través del Ministerio del Transporte los recursos fueron retirados y no hemos sabido nada, qué va a pasar con esta Vía tan importante, que nos conectaría al interior del país con el Océano Pacífico. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Niltón Córdoba Manyoma, del departamento del Chocó.

**Honorable Representante Niltón Córdoba Manyoma.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo a la Mesa Directiva, por supuesto al doctor Carlos Alberto García, al Representante o al delegado de la Contraloría General de la República y a todos aquellos asistentes a la Comisión Cuarta.

Si bien es cierto, el doctor Carlos Alberto García me lo hizo saber, que el cuestionario mío por circunstancias de tiempo no ha había la posibilidad de que se me hiciera llegar las respuestas, de alguna manera si quiero plantearle algunas preocupaciones:

Doctor Carlos Alberto García: una de ellas es que tuve la posibilidad de reunirme con el Vicepresidente, el Consorcio que está ejecutando el Contrato de la Vía Medellín-Quibdó y ya existe una alta preocupación y el Honorable Representante José Bernardo Flórez Asprilla lo registraba de una manera, diría, pasiva, en el sentido de que al parecer no estarían garantizados los recursos para continuar la ejecución de esa Vía que desde Medellín conduce a Quibdó.

Para nosotros es preocupante porque tanto el Presidente de la República, como el Señor Vicepresidente, en cada una de las oportunidades que tienen de estar en el departamento, le han anunciado a nuestros paisanos que los recursos están garantizados para terminar no solamente la Vía Quibdó - Medellín, sino también la Vía Pereira - Las Ánimas. Quisiera que usted hoy aquí le dijera a la Comisión Cuarta, pero por supuesto le dijera al país y especialmente a los chocoanos, exactamente qué está pensando el Gobierno Nacional con estas dos Vías.

Y otro tema que me llama la atención y que también lo anunciara el Vicepresidente en Quibdó, es que en el 2015 se iban a invertir 100 mil millones de pesos en la Vía Istmina - Puerto Meluk, Vía que está en el Plan Nacional de Desarrollo, pero cuando se trata de hacer recortes siempre se inicia por la barranca más bajita: cuando hubo el recorte económico, el Vicepresidente, que es el que maneja los temas de infraestructura vial en el país, tomó la decisión de recortar o de quitar los recursos de esa Vía; desearía que usted nos dijera por lo menos qué está pensando el Ministerio, porque entiendo que usted representa en este momento a la Ministra, y

qué está pensando INVÍAS, en aras de que esa Vía, que es un anhelo de dos regiones como es la región del San Juan, que tiene 11 municipios y la región del Baudó, que tiene 3 municipios pero que es una despensa agrícola de todo el departamento prácticamente, la requerimos de una manera urgente.

Quiero más bien esperar a que usted me envíe las respuestas del cuestionario que radiqué y después de eso pudiera, no sé si habría la necesidad de citarlo nuevamente, ojalá que no haya necesidad, o por supuesto diéramos, por realizado, si así lo pudiera decir, los chocoanos con las inversiones que va a hacer el INVÍAS y el Ministerio de Obras y Transporte para el departamento del Chocó. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Jorge Camilo Abril Tarache, del departamento del Casanare.

**Honorable Representante Jorge Camilo Abril Tarache.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Muy amable; saludarlos a todos, especialmente al doctor Carlos Alberto García. Doctor, usted tiene aquí una persona a la que quiero saludar y sobre todo, decirle que cuenta usted con un gran ser humano, dedicada al tema con nosotros y que nos ha ayudado mucho, por lo menos a despejar algunos puntos que probablemente usted, doctor, ni siquiera se ha enterado; y creo que es bueno, porque a veces es importante recalcar ese tipo de cosas que en el Congreso a veces no se ven, pero tiene usted un aliado muy importante que, le aseguro, que nos ha ayudado mucho y estoy convencido de que usted ni siquiera probablemente se ha enterado de muchas situaciones: Doctora, muchas gracias por estar acá, doctora Claudia Porras, muy gentil, muy amable por todo, muy diligente con todos nosotros y en ese sentido, hay que hacerle el reconocimiento a estas personas que le ayudan a usted a que su trabajo sea un poco más llevadero.

En el tema del Casanare, seré su karma hasta el último día que esté acá o que usted esté en su cargo; ante todo, espero que esos problemas que están enunciando mis compañeros con respecto a los Contratos que tienen en sus departamentos, espero que en el Casanare no se repitan y que en un tiempo próximo, en un año o dos años, no estemos con los mismos sonsonetes, John Jairo Roldán Avendaño: ¿Qué pasó con el Contrato tal?, ¿qué pasó con el otro Contrato?; porque en Casanare hasta ahora, usted lo sabe muy bien, la Agencia Nacional de Infraestructura contrató las obras que van a pasar por el departamento del Casanare; pero hay una vía, Señor Director, que usted ya la sabe, me imagino que ya la conoce, en que usted ese día que nos reunimos con la Ministra de Transporte la mencionó y explicó a la Ministra; y hasta que usted esté ahí y esté acá, todas las veces que me lo encuentre, todas las veces se la voy a reiterar; si no es por cariño, será por cansancio, pero necesitamos que esa vía sea una realidad, es la Vía más cercana y más rápida a Venezuela, es la Vía de la Ruta de los Libertadores; es la vía que es hora de dejarle un presupuesto en el Gobierno de ustedes, en el Gobierno suyo; y no ha aparecido, todavía, después de dos años de estar acá que vamos a completar, no ha aparecido ese presupuesto que nos permita terminar esta Vía tan importante para Arauca, para el Casanare, para Boyacá y claro, para Venezuela, que es la Vía más rápida; y lamento mucho que no se haya podido dar este tema de esta carretera pero, Señor Director, le aseguro que lo molestaré todo el tiempo, le aseguro que no lo voy a dejar nunca de molestar, porque es mi responsabilidad hacerlo, pero además que es una necesidad sentida de la región y del desarrollo de este país; y es de este país, porque con Venezuela son las relaciones que tenemos más próximas en esta región.

Y el segundo tema, Señor Director, pienso que le debe usted colocar un poquito de atención, es el tema del Puente sobre el río Ariporo, en la marginal del Llano y comunica todo el Arauca, parte del Casanare con nuestro país; este puente desde el mes de diciembre, está dañado, se quería caer, la doctora Claudia Porras lo sabe y tuvimos una reunión, el INVÍAS se comprometió en 45 días darle solución.

En verano no hubo problema, porque los finqueros de al lado del puente hicieron sus puentes provisionales y la gente pasaba en sus automóviles, motos, tractomulas, etcétera, etcétera; obviamente cobraban el peaje entre 15 mil y 30 mil pesos, fue un negocio muy rentable para las personas que tenían fincas cercanas al puente, pero con el primer aguacero que cayó nos quedamos sin carretera. Ustedes se comprometieron que al

25 de abril, empezaban a dar paso provisional por el Puente: esperemos que las lluvias, que tanto necesitamos en nuestro país con el tema del recorte de energía y los problemas energéticos de nuestro país, llegue lo más pronto posible, pero indudablemente no podemos permitir y creo que usted tiene que apersonarse e ir casi allá y mirar qué es lo que está pasando y si es realidad que el 25 de abril vamos a dar paso provisional, porque le aseguro que en Mayo, Arauca, Casanare, se quedan sin poder pasar, porque el río probablemente no va a dar la oportunidad de hacerlo.

Y reiterarle, Señor Director: espero que este año usted, o el otro, me dé la oportunidad de ir a mi región y decirles que la Ruta Libertadora va a ser una realidad, por lo menos del Puente de La Cabuya entre Sácame y La Salina. Muy amable, Señor Director. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Gloria Betty Zorro Africano, departamento de Cundinamarca.

**Honorable Representante Gloria Betty Zorro Africano.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo cordial a los compañeros y obviamente al doctor Carlos Alberto García, por estar el día de hoy aquí. Dos cosas muy concretas: nuestra Doble Calzada Briceño – Tunja - Sogamoso, en lo que falta del tramo Gachancipá - Queleón, llevamos mucho tiempo tratando de resolver esa dificultad. Segundo, Señor Director, aquí todos lo hemos dicho, el tema de la Malla Vial Terciaria de los municipios: Cundinamarca es un departamento netamente rural como la gran mayoría del país y en eso hay una deficiencia de recursos muy grande en la que poder atender a las Vías Terciarias del departamento, donde nosotros podamos propiciar de alguna manera el encadenamiento con las vías principales, la malla primaria, porque si bien es cierto se está haciendo una inversión importante al corredor nacional, conectarlo con las vías Terciarias son una necesidad absoluta, especialmente para el desarrollo del campesino.

Y por último, doctor Carlos Alberto García Montes, una gran inquietud: para nadie es un secreto que el municipio de Soacha, que tiene una Via nacional por la cual hoy tenemos un problema supremamente grave en el tema de movilidad, se ha especulado en muchos proyectos poder resolver allí la necesidad absoluta de darle mayor movilidad a la Autopista Sur, que eso no es una Autopista, realmente una Autopista como la nuestra no merece ser llamada Autopista; se habla del Viaducto, se habla de resolver de otras maneras, pero finalmente a hoy no hay nada concreto y esa Autopista, obviamente afecta mucho todo lo que tiene que ver con el desarrollo económico del país, comoquiera que es la entrada del Puerto de Buenaventura.

Ahí quedamos ahora en la discusión Bogotá-Cundinamarca con el Tren de Cercanías, que también había sido una opción pero más un tema de resolver el problema de transporte y de movilidad, pero que también tiene que ver de alguna manera con el tema de INVÍAS; al igual, quiero preguntarle ¿cuál alternativa vienen hoy pensando para esa Autopista Sur, en aras de descongestionarla y darle una salida a esa vía tan importante, para mover todo lo que significa Corredor Sur del país. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Luis Eduardo Díazgranados Torres, del departamento del Atlántico.

**Honorable Representante Luis Eduardo Díazgranados Torres.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un cordial saludo a los colegas; al doctor Carlos Alberto García, Director de INVÍAS; a los delegados de la Contraloría, al equipo de colaboradores del INVÍAS, que siempre hacen presencia aquí en este Congreso y con quienes mantenemos una permanente comunicación.

Aprovecho la oportunidad para ponerme a la orden ante las observaciones que hacía el colega John Jairo Roldán Avendaño, que muy a pesar de que tengo más de dos años que no visito las instalaciones del INVÍAS, estoy más que a la orden para cuando los amigos de Antioquia así lo requieran, colaborarles en lo que sea pertinente. Quería aprovechar, la presencia del doctor Carlos Alberto García para averiguar el estado de un

tramo de una vía muy importante en el departamento del Cesar, que es una Transversal que fue proyectada desde la época en que el doctor Alfonso López Michelsen era Gobernador de este departamento, por allá en los años 60s, y que aspira a unir dos tramos de esta Transversal irían desde el corregimiento de Cuatro Vientos del municipio de El Paso, a la cabecera municipal de Codazzi en el mismo departamento y que serviría como medio de comunicación a una zona, que es un núcleo palmero, quizás de los más importantes que hay en el departamento del Cesar, en donde no solamente hay extensos cultivos de palma africana, sino que de igual manera se encuentran localizados un sinnúmero de plantas de beneficio de este producto, que logran transformar esta materia prima en aceite comestible, en bio-diesel, en alcohol carburante y que sin duda alguna son unos de los más importantes renglones económicos no solamente del departamento del Cesar, sino de toda la región Caribe.

Señor Director, básicamente dejarle esa inquietud, ver realmente en qué estado se encuentra este Proyecto y si se puede concluir y hacer realidad ese sueño que proyectó el doctor Alfonso López Michelsen hace ya varias décadas atrás. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra, para finalizar, a la Honorable Representante María Regina Zuluaga Henao, del departamento de Antioquia.

**Honorable Representante María Regina Zuluaga Henao.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo muy especial para Mesa Directiva; para el Señor Director de INVÍAS, doctor Carlos Alberto García; los delegados de la Contraloría, compañeros y colombianos. Hoy aquí no podría dejar pasar este momento sin hacerle una petición muy respetuosa al Director de INVÍAS, toda vez que el pasado 9 de abril, día de las víctimas, tuvimos un encuentro dirigentes sociales, políticos, Gobernadores de Caldas y del departamento de Antioquia - Representantes, doctor Mario Alberto Castaño Pérez, el Gobernador de Centro Democrático y quien les habla - donde fuimos allí precisamente a esperar la presencia del Gobierno Nacional, porque se había hecho una citación o una invitación, precisamente para tratar el tema de la Vía Sonsón-Dorada, hoy llamada Vía del Renacimiento, pero desafortunadamente no hubo tal presencia, solamente nos acompañó el Viceministro de Medio Ambiente; quedamos con una gran tristeza, porque al primero que esperábamos era al Ministro del Postconflicto y sí duele en el alma porque hoy se habla de una paz y esta vía sé que tiene que ser la forma de reivindicar todos esos derechos que hoy le han sido vulnerados a los habitantes de Antioquia, del Suroriente y los Caldenses; pero que quedó solamente ahí en el papel. Hoy que está usted aquí, Director de INVÍAS, quiero hacerle ese llamado, para que esa Vía sea una realidad y quedó plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo y consideramos que hoy nosotros necesitamos amigos, amigos que de verdad nos acompañen, toda vez que es un derecho constitucional, pero que de verdad tenga eco.

En el tema de Vías Terciarias, nos reunimos con los Alcaldes de 5 municipios del Suroriente; ahí su amigo Obed Zuluaga, usted sabe cómo mi hermano y los demás Alcaldes donde podían, que definitivamente tenía que haber presencia del Gobierno Nacional y nos exigían a nosotros como dirigentes, como personas que fuimos a pedir allá los votos para traernos acá, lo traen muy bien, lo traen muy bien aquí los compañeros: nosotros, tenemos que responderle a nuestras comunidades, aquí no podemos salir de paso.

El tema de las Vías Terciarias es una preocupación muy grande: no hay los recursos, no se ven los Convenios. Entonces, quisiera de todas maneras poder acercarnos, que nos dé una cita, le mandan pedir una cita los Alcaldes del Suroriente, que nos atiendan, usted nos dirá para cuándo. Reforzar el tema del Túnel de Oriente, donde el Gobierno Nacional se comprometió con 70 mil millones de pesos un día antes de elecciones para la reelección del Presidente; igualmente, el Túnel del Toyo hoy es una necesidad.

Felicitar a quienes trajeron este debate, porque serán muchas las explicaciones ya en un debate donde tengamos todos los Ministros, porque no podemos, vuelvo y reitero, pasar de largo frente a semejante problemática. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señor Director de INVÍAS, como puede observar usted, ha sido un recorrido por todo este hermoso país, y no pudiera tampoco en mi calidad de Presidente, pero también miembro de una región como es el departamento de Sucre, lo voy a hacer desde acá; me disculpan porque no está el Señor Vicepresidente en este momento.

Solamente les voy a robar dos minutos, precisamente a nombre de la región que represento en este Congreso, que es el departamento de Sucre, son solamente dos inquietudes; no están en el cuestionario, pero son dos inquietudes que tenemos en las dos hermosas subregiones del San Jorge y en la subregión de la Mojana: usted sabe que recientemente se presentó la dificultad con el Puente Guayepo y entiendo que INVÍAS se había comprometido en retirar el puente que está obstaculizando en este momento el paso precisamente desde el municipio de San Marcos a los municipios que quedan en la hermosa subregión de La Mojana sucreña. Quisiera entonces solicitarle a la mayor brevedad posible, que oficie a quien corresponda, porque en este momento tenemos esas dificultades de conexión desde el San Jorge con la subregión de La Mojana.

Y Señor Director: hace algunos meses atrás, el Señor Vicepresidente de la República, estuvo en nuestra región firmando el Acta de inicio de la Vía que va de El Viajano a San Marcos, pero por denuncias de las comunidades, hasta el momento no se ha iniciado la obra, están los carteles, todo lo que tiene que ver con la iniciación de la obra, pero hasta el momento esa obra, desde el mes de diciembre que se anunció su inicio, aún tampoco ha iniciado y esa carretera está en muy mal estado; le rogaría entonces, Señor Director, que por favor estas dos peticiones que le estamos haciendo a nombre del departamento de Sucre, a la mayor brevedad posible usted le pueda dar el trámite correspondiente.

Honorables Congresistas, tenemos Plenaria a las 2 de la tarde; todos aquí hemos presentado inquietudes y el Señor Director debe tener un tiempo prudente, para poderlas absolver; les voy a rogar que ya permitamos el inicio del debate, para que podamos de alguna manera satisfacer las inquietudes que aquí presentamos.

Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduar Luis Benjumea Moreno.

**Honorable Representante Eduar Luis Benjumea Moreno.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Esto es algo muy delicado, el tiempo fue muy corto para exponer nuestras razones; y por eso no pudimos terminar de exponer nuestros motivos, pero aquí, Doctor Carlos Alberto García, hay un tema bastante complejo en el Amazonas, que sucedió básicamente con el Malecón de Leticia; el Malecón de Leticia tiene congelados alrededor de 6 mil millones de pesos, va a ser más o menos 5 años que están congelados por incumplimiento del Contratista; necesitamos que el INVÍAS no castigue a mi municipio así, necesito que el INVÍAS libere esos recursos y que los ejecute el mismo INVÍAS, si es posible; si quieren sancionar al municipio háganlo, pero no castiguen a mi región, no castiguen a mi municipio de esa manera; ejecuten ustedes los recursos, porque ya deben haber más de 6 mil millones de pesos, deben haber rendimientos financieros. Le agradezco la respuesta, Señor Director. Muchas Gracias Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Se concede el uso de la palabra al Señor Director General del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, Dr. Carlos Alberto García Montes.

**Director del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS – doctor Carlos Alberto García Montes.-** Muchas Gracias Señor Presidente: Muy buenas tardes a los Honorables Representantes de la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes, por la citación que nos hacen el día de hoy, en particular en este caso al Director del Instituto Nacional de Vías.

Voy a proceder a dar respuesta a todas las inquietudes que se han manifestado a lo largo de este debate, empezando en primer lugar por la del Honorable Representante Juan Felipe Lemos Uribe, del departamento de Antioquia, que planteó tres temas: En primer lugar el Túnel de La línea; en segundo lugar el tema de las Autopistas de Prosperidad y finalmente, el del Túnel del Toyo.



Con relación al tema el Túnel de La línea, hizo una presentación, que me pareció muy buena: prácticamente explica lo que ha sido el desarrollo de este Proyecto de infraestructura vial y entonces me voy a limitar en este caso a responder las inquietudes que se tenían.

Primero, pregunta cuál ha sido o cuál fue la razón por la cual el Instituto Nacional de vías no incorporó elementos adicionales en el Contrato principal, que se celebrara en el año 2008 con la Unión Temporal Segundo Centenario?: esa es una pregunta que también nosotros nos hacemos, es decir, cuando fue contratada al obra del Túnel principal, que comprende no solamente esta Obra de 8.6 kilómetros sino también las Dobles Calzadas tanto en el módulo Quindío como en el módulo Tolima, no se incluyeron obras tan importantes como las que se han señalado: Obras anexas, terminación del Túnel piloto, intercambiador de Versailles, equipos electromecánicos; lo que sí decía el Contrato de alguna manera, era que el contratista, en la medida en que fuera desarrollando el Contrato se le podría en un momento dado incorporar esas obras; obras que por fortuna el anterior Director del Instituto Nacional de Vías, el doctor Leonidas Narváez, no aceptó adicionárselas a ese Contrato y más bien tomó la decisión de sacar adelante licitaciones públicas, que hoy celebro: licitación pública para el Túnel piloto, licitación pública para las Obras anexas. Y nosotros también, teniendo la responsabilidad de garantizar la terminación de todo este importante complejo vial, también tomamos la decisión en el año inmediatamente anterior, que se sacaba por licitación pública, los equipos electromecánicos y el intercambiador de Versailles; es decir, como lo señala el Honorable Representante, hay 4 contratistas más en ese Proyecto.

Quiero aclarar algo: no es que el Túnel haya pasado a más de 630 mil millones de pesos, los costos que ha representado estas 4 nuevas licitaciones, porque no estaba incluido dentro del Contrato principal los costos de estas obras adicionales que se han tenido que adelantar y que van a garantizar la terminación de lo que se ha denominado el Cruce de la Cordillera Central.

Con relación al tema de lo que fue el proceso de caducidad: me tocó a mí recibir, inclusive en algún momento pensaba que era muy difícil para cualquier persona en este país recibir el Instituto Nacional de Vías en la circunstancia coyuntural que había en noviembre del año 2014, en un proceso de caducidad de tan importante obra, la obra más emblemática que viene desarrollando el Instituto Nacional de Vías, porque es una Obra que va a comunicar al interior del país con el Puerto de Buenaventura; y sin embargo, acepté ese reto de ser el Director del INVÍAS y trabajamos intensamente y llevamos, como usted bien lo señala, a declarar la caducidad en primera instancia de ese Proyecto vial, pero había más de 70 reuniones trabajadas previamente con la Procuraduría General de la Nación, en la búsqueda de soluciones, porque la declaratoria de caducidad tiene muchísimas implicaciones desde el punto de vista legal; ya el país había vivido una primera caducidad, que fue el Proyecto de COMSA, o el Proyecto que va entre la zona de Guaduas hacia El Korán en Magdalena Medio y en ese sentido tomar una decisión de caducidad no solamente representaba en un momento dado en una suspensión indefinida del Contrato, porque no teníamos claridad suficiente de eso, sino que se requerían y aquí también quiero expresarlo, 450 mil millones de pesos para sacar un proceso licitatorio que permitiera terminar los trabajos, porque el 98% de los recursos del Contrato ya en mano, se habían asignado y se habían pagado a ese contratista.

Había tribunales de arbitramento abiertos, como era el de mayores cantidades en los módulos Quindío y Tolima; adicionalmente hay un tribunal todavía no conciliado, que es el tribunal del revestimiento. Nosotros trabajamos y quiero agradecer aquí a la Procuraduría General de la Nación, en la búsqueda de una solución que permitiera terminar esos trabajos y encontramos una fórmula: alguna vez en esas discusiones en la Procuraduría, el doctor Collins manifestó que lo mejor para la Empresa que él representaba, esa Unión Temporal Segundo Centenario, era que le declararan la caducidad, porque ellos se encontraban muy seguros de que todos los tribunales que habían presentado adicionalmente la demanda al proceso de caducidad les iba a ser favorables, porque como lo señala el Representante, estaban hablando de un restablecimiento económico del Contrato por unas decisiones que se habían tomado en su momento o que se habían dejado de tomar por parte del Instituto Nacional de Vías.

Y nosotros también en esa reunión de la Procuraduría, dijimos: Nosotros pensamos, señor Collins, que lo mejor es declarar la caducidad del Contrato, y le dije al señor Procurador Serrato: Nos hemos puesto de acuerdo, y nos hemos puesto de acuerdo las dos partes, pensábamos que no nos íbamos a poner de acuerdo, que era declarar la caducidad de ese Proyecto del Túnel; sin embargo, en un acto de buscarle salidas y soluciones, sé de las responsabilidades que tengo como Director del INVÍAS para tomar cualquier decisión que se hubiera tomado: o la de la caducidad o la que se tomó finalmente, que fue del apoyo conciliatorio; y lo tendré que responder, tendré que responder por esas actuaciones. Pienso hoy en día que esa fue la mejor solución: 274 mil millones de pesos era lo que se requería para terminar las obras del Túnel de La Línea, a precios no comerciales; se le exigió al contratista disponer los primeros 30 mil millones de pesos a través de la Compañía de Seguros, que los colocó en la Fiducia; adicionalmente, aportar alrededor de 53 mil millones de pesos, correspondientes a maquinaria y equipo, que él está disponiendo en el Contrato; igualmente, ese Acuerdo conciliatorio llevaba a conciliar el tribunal de arbitramento de mayores cantidades de obra por 106 mil millones de pesos, tribunal que finalmente falló a favor de esa conciliación que tuvo el visto de la Procuraduría General de la Nación y que se le quitó la utilidad, para quedar en 104 mil millones de pesos.

También hablaban de una resolución unilateral: claro, había una resolución unilateral con relación al riesgo geológico, que también colocaba, en una situación de ventaja al contratista; dentro del Acuerdo se llegó a la determinación de retirar esa resolución, que se revocó parcialmente, en el cual había un elemento entre comillas, como lo dice el contratista, “de castigo”, en el entendido del desarrollo de las obras, de riesgo geológico en cuanto a los rendimientos; y también se reconocieron obras que había adelantado el contratista y que no habían sido reconocidas en su momento por el Instituto Nacional de Vías, en términos de lo que era el riesgo geológico.

El Proyecto de ese Acuerdo conciliatorio se basó en el cumplimiento de 20 metas mensuales; el incumplimiento de una meta mensual si se repiten dos, llevará a la terminación anticipada del Contrato; nosotros nos encontramos en una situación muy compleja con ese Proyecto, muy compleja, por el contratista, es muy compleja: si uno tuviera la oportunidad de poder designar quién va a desarrollar las obras, seguramente la decisión hubiera sido con otras firmas constructoras, pero nos toca convivir con ese problema, el problema del Contratista: tenemos la interventoría, que viene de esa época y han pasado creo que 5 Directores del Instituto Nacional de Vías con ese problema del Túnel de La Línea; lo califico de problema en la búsqueda de una solución.

¿Se va a terminar la Obra el 30 de noviembre del 2016?, es un gran interrogante: el Contratista, si lo tuvieran ustedes aquí al lado, les diría sin dudarle que sí la termina; nosotros pensamos que no va a ser posible que se termine en la fecha del 30 de noviembre del 2016, porque tenemos dudas, dudas en términos de la obras del revestimiento que no se le pagan al Contratista, él lleva aproximadamente 3 kilómetros y medio de revestimiento en concreto hidráulico, uno de los grandes interrogantes cuando salió el proceso licitatorio, porque en el proceso licitatorio se dijo que el revestimiento podría ser en concreto lanzado, en concreto hidráulico o cualquier otro tipo de revestimiento y finalmente se tomó la decisión en su momento por parte de INVÍAS, me parece acertado, de que el revestimiento se hiciera en concreto hidráulico, que es el que ofrece mayores garantías; lo que está por determinar en el Tribunal de Arbitramento, es si esa situación le generará al Contratista un reconocimiento de un valor adicional, un tribunal que está del orden de los 160 mil millones de pesos, que nosotros estamos diciendo: “No tiene la razón” y en el cual no estamos aceptando una conciliación en ese Tribunal en particular.

¿Cuáles son las dudas que tenemos?: el revestimiento, porque lleva 3.5 kilómetros, calculamos que debe llevar hacia el mes de junio unos 4 kilómetros y hacia el mes de noviembre unos 5 kilómetros, si sigue en el rendimiento que actualmente lleva en la Obra: él hace revestimiento, no se le paga, y no se le paga porque hace parte del Contrato original. La pavimentación: ¿cuánto vale ese revestimiento?, alrededor de unos 80 mil millones de pesos, lo que falta; ¿cuánto vale pavimentar el Túnel principal?, alrededor de unos 30 mil millones

de pesos los 8.6 kilómetros; ahí va adelantando las obras de pavimento en un kilómetro aproximadamente, pero de acuerdo al programa de metas esos pavimentos los debe iniciar en el segundo semestre de este año y terminarlos en este segundo semestre: tampoco se le pagan, tampoco se le paga porque se supone fueron reconocidos en el Contrato ya en mano del año 2008. Igualmente los pavimentos de los módulos Quindío y Tolima, que estimamos en un costo alrededor de unos 25 mil millones de pesos; y unas obras de riesgo geológico, que corresponden a la línea base en la Falla de La Soledad, que son del orden de 30 mil millones de pesos.

Nosotros nos preguntamos qué vamos a hacer?, ese es el interrogante de todos los días; nosotros estamos advirtiéndole al contratista de dos procesos sancionatorios que se le vienen: uno en términos ambientales, porque él tiene que llevar a cabo las obras que se comprometieron en la licencia ambiental y otro por unas inconformidades, que son alrededor de 500 inconformidades, desde unas sencillas hasta otras más complejas, que él tiene que garantizar y terminar para el mes de noviembre; aparte, obviamente, de lo que son el cumplimiento de las metas del Contrato principal.

Tenemos dudas también y tenemos problemas como los embargos, que señalaba el Honorable Representante Antonio Restrepo Salazar, del departamento del Quindío. Ya han llegado embargos: un embargo de la Corporación Autónoma Regional, en el cual nosotros tuvimos que poner un recurso en el Banco Popular; por fortuna ese embargo, en un acuerdo al que llegó el Contratista con la CRQ, fue levantado y los recursos pudieron entrar a la cuenta de la Fiducia; y adicionalmente, existen unos embargos de la DIAN, que se han venido pagando. Lo que nosotros le hemos manifestado al Contratista es que nosotros no somos quienes para pagarle las deudas a un Contratista y en ese sentido, los valores que nosotros paguemos en los embargos, se lo descontamos del recurso que se va colocando en la Fiducia; porque tengo también una tranquilidad de conciencia y es que al Contratista no se le ha pagado un peso adicional a lo que él ha hecho en Obra y por eso he tenido dificultades en algunos pagos que debe hacer el Instituto Nacional de Vías, porque si no hay plata en la Fiducia, existen unos desembolsos por hacer, pero no voy a permitir mientras sea el Director, que se le pague al señor valor distinto del que él haya ejecutado en la Obra; él está cumpliendo, por ahora está cumpliendo, pero con todas las dificultades.

Creemos que los módulos Quindío y Tolima todavía se pueden terminar; es una Obra muy compleja, porque son para el caso del Contratista, alrededor de 22 Viaductos y alrededor de unos 21 Túneles más, aparte de los 3 Túneles que corresponden a las Obras anexas, que es otro Contrato y del Túnel piloto; esas Obras son de gran complejidad, porque son Obras que no son Obras a cielo abierto, donde corta la ladera y va explanando, sino que en su mayoría esas Obras son Túneles y son Viaductos, o sea, ya es una Obra que no se referencia en el país como un Túnel, pero realmente es una obra mucho más compleja de lo que está ahí.

Nosotros hemos tenido el acompañamiento de la Defensoría del Pueblo, los temas ambientales que tienen que ver con la contaminación de las quebradas que van a los Acueductos del departamento del Quindío, por fortuna, por el acompañamiento de la Defensoría del Pueblo, por una Acción Popular que se instauró, hemos logrado superar esa dificultad y en este caso, nos sentimos muy satisfechos de ese logro. Igualmente, hemos tenido el acompañamiento de la Contraloría General de la República, a través de la Unidad de Participación Ciudadana, que nos ayudó; la Contraloría, también a que hubiera Veedurías tanto del departamento del Quindío como del departamento del Tolima, Veedurías que nos apoyan también; y obviamente en ese tema del Túnel de La Línea, es un libro abierto para los pronunciamientos de las Entidades de control, para lo que ustedes, señores Congresistas, requieran, en términos de las dificultades que tengan.

Tengo un Contrato muy complejo, el peor Contrato, el karma del Instituto Nacional de Vías es ese, es el Túnel de La Línea; me tocó, sí, me tocó; no puedo ponerme a mirar con retrovisor hacia atrás, tengo que responder desde noviembre 25 del año 2014 en adelante, tengo que responder por esa obra y tengo que resolver y solucionar todos los problemas que se han generado en el pasado.

Regularizamos el Contrato: el Contrato no se le pagaban impuestos, el Contrato no facturaba, no pagaba los anticipos; tuvimos entonces que ya el Contratista presenta cuentas, cuentas que se le descuentan los impuestos, cuentas que se le descuentan los anticipos que se le habian venido otorgando al Contratista. Y también tenemos que pagar embargos, ahora estamos en ese lío y no veo la fórmula, a pesar de que tanto la Procuraduría como la Contraloría nos han sugerido buscar cómo llevo esos recursos a la Fiducia, no veo ninguna fórmula, en la cuenta obviamente de INVÍAS, no en la cuenta del contratista, sino como para mostrarle que los recursos de la nación están ahí dispuestos y que no hay incumplimiento por parte de la nación de que los recursos no están puestos ahí, pero la única manera de sacar los recursos del INVÍAS, es a través: primero, de facturas, que se validan por parte del interventor; de anticipos, pero ya los anticipos, ¿cuál más anticipo en una Obra que está en el orden del 85%; que calculamos puede llegar al 92% al paso que va? El Contratista, tiene que meterle maquinaria, equipos, para garantizar la terminación el 30 de noviembre del año 2016 a esa Obra física; y la otra es a los reconocimientos, reconocimientos que hemos venido haciendo a través de los fallos de los tribunales y de los que se encontraban en el acuerdo de entendimiento.

Me encuentro muy preocupado, todos los días de pronto sueño con esa obra; pero tengo que mirar cómo soluciono ese problema, pero ahí está, no soy un mago, ¿cierto?, para poder solucionar los problemas; ahí vamos con el contratista. ¿Cuál es la dificultad más grande, que es la dificultad más grande?: que si nosotros en un momento dado, hoy, por ejemplo, dijéramos que el Contratista no va más por los incumplimientos de las metas establecidas en el proceso del acuerdo conciliatorio, tendríamos que sacar un recurso millonario de la nación para terminar la obra a través de procesos licitatorios; en la medida en que el Contratista vaya ejecutando, los costos de terminación de esa obra son menores: si el incumplimiento llega hacia el mes de junio, el costo de terminar va a ser menor que el de ahora; ¿por qué?, porque el Contratista realiza actividades hoy en día, que no se le pagan porque se le pagaron en el Contrato original, porque es un Contrato ya en manos; si el señor termina hacia el mes de octubre, menos vale y si termina en el tiempo de noviembre se suben los costos.

No sé ahora, si nosotros y digo: el Contrato se termina hoy, con toda vehemencia, les digo que ese Contrato se termina el 30 de noviembre del 2016; no sé si la obra, pero el Contrato se termina el 30 de noviembre del 2016. Lo único que podría uno pensar que pudiera llevar el Contrato unos meses más, es si hay un cambio sustancial, si la obra avanza sobre todo en ese Túnel Principal, si avanza y ve uno que estamos a 2 meses o a 3 meses de terminar la obra, estaría dispuesto a considerar eso; pero hoy, hoy, esa obra termina el 30 de noviembre del 2016 o cualquier mes antes de esa fecha, por un incumplimiento que se le esté dando al Contratista, porque tenemos pactado que en dos metas consecutivas de incumplimiento; ¿Cómo son las metas?: terminación de Túneles, terminación de Viaductos, terminación de Fallas de riesgo geológico, terminación del revestimiento, terminación de pavimentos; así se ha esbozado ese Contrato.

La verdad, este es un tema que amerita, muchísimo más tiempo, pero la verdad es que estamos trabajando todos los días, 3 veces a la semana le dedicamos tiempo a eso: ahora a las 2 de la tarde vuelve otra vez a sentarse en el Instituto Nacional de Vías con el interventor, a mirar una fórmula que nos permita llevar recursos a esa Fiducia en la cuenta INVÍAS, una cuenta que sea desde el punto de vista legal, con el propósito de demostrarle al contratista que la plata sí está ahí. Hoy en día, si se entrevistan con el Contratista, el Contratista les dirá a todos los Representantes que lo que pasa es que él tiene unas dificultades o algunos atrasos, digámoslo así, porque el Instituto Nacional de Vías no le paga cumplidamente las metas y los desembolsos que se llegaron en ese Acuerdo.

Pero vuelvo y le repito: No estoy dispuesto a ponerle un peso en esa cuenta de la Fiducia, que no haya sido ejecutado por el Contratista o que haya sido producto de un reconocimiento, unos reconocimientos que se debieron haber dado en su momento y no se dieron; ahora estamos buscando fórmulas y le estoy incorporando, también quiero decirles esto con toda tranquilidad, señores Representantes: nosotros tenemos los recursos para la terminación de la obra del Túnel de La Línea en los términos en que se hizo el acuerdo conciliatorio, pero no le voy a colocar los recursos a ese Contrato sino en la medida en que el Contrato se vaya desarrollando; porque si llega un momento en el cual hay alguna dificultad, no voy a tener atrapados los recursos o en una Fiducia o

en un Contrato, sino que lo tengo ahí al lado y entonces la incorporación de esos 90 mil millones de pesos que están asignados en la vigencia del año 2016, de los cuales hasta ahora no se ha hecho uso de esos, vamos a hacer uso ya de alrededor de unos 23 mil millones de pesos, que los iremos haciendo en la medida en que el Contrato de la obra avance.

Soy el responsable, soy el responsable de lo que pueda pasar: de lo bueno o de lo malo; o de lo malo, porque como van las cosas de ese Proyecto del Túnel de La Línea; y responderé también ante las Entidades de Control; me siento muy respaldado eso sí, siento como la tranquilidad de las reuniones que hacemos con la Procuraduría, de las reuniones que se hacen con la Veeduría ciudadana en la región, con el acompañamiento de la Contraloría, de las reuniones que hacemos con la Defensoría del Pueblo en temas ambientales, pero obviamente soy el responsable; sé que hay un acompañamiento de las Entidades de Control, pero soy el responsable de que las cosas salgan adelante; desafortunadamente no soy el Contratista y me tocó vivir con él, qué vamos a hacerle, pero ese es el Contratista que recibí y no lo puedo cambiar. Eso, con relación al Túnel de La Línea.

Con relación a Autopistas de Prosperidad quiero comentarle, que es un tema de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, nosotros tenemos unos Proyectos importantes, quiero destacar aquí que en Antioquia este Gobierno, no sé si haya deudas anteriores, porque en otros departamentos como la Costa, el Eje Cafetero, el Valle del Cauca, se hicieron Obras hace muchos años, pero también debió haber sido responsabilidad de esos Gobiernos haber invertido en Antioquia y sobre todo en el Gobierno inmediatamente anterior; pero el Instituto Nacional de Vías invirtió cerca de 400 mil millones de pesos antes de que entrara Autopistas de Prosperidad, para poner las carreteras en unas mejores condiciones, tanto la Vía que va de Medellín al Urabá, la Vía que va de Medellín a Cauca, la Vía que va de Medellín a Puerto Berrio, la Vía que va de Medellín hacia La Pintada, todas esas Vías tuvieron procesos de mantenimiento y rehabilitación antes de que empezaran los Proyectos de 4G, que seguramente el doctor Luis Fernando Andrade les explicará en mayor detalle cuando esté presente en este auditorio y en esta Comisión de la Cámara de Representantes.

Con relación al Túnel del Toyo, quisiera aclarar: nosotros no autorizamos esa licitación, nosotros lo que hicimos fue un Convenio para aunar esfuerzos, porque cuando se hizo los estudios y los diseños Fase II, que ese Túnel tiene 2 estudios y diseños: los unos los que se hicieron inicialmente para las denominadas Autopistas de la Montaña; y los otros, que solicitó la Agencia Nacional de Infraestructura para las Autopistas de Prosperidad; se llegó a una cifra 1.8 billones de pesos, de los cuales la región, dentro del compromiso de todo el paquete de Autopistas de Prosperidad cuando se hablaba de las Autopistas de Montaña, se comprometió con 1.3 billones de pesos, que era el máximo y el tope de lo que podían aportar y en ese sentido la Nación, por eso hicimos el Convenio. Entonces decíamos: esa es una Variante, que ahora hablamos de la Variante San Francisco-Mocoa; el problema de las Variantes es que no se terminen, que es algo así como lo del Túnel de La Línea, desafortunadamente tenemos una Obras anexas espectaculares, que terminan ahora a mediados de este año: no se pueden utilizar, 2.6 kilómetros de 3 Túneles y Viaductos; no los podemos utilizar hasta que la Obra no se termine, porque dada la forma como está diseñada la Obra, en este caso del Túnel de La Línea, con Túneles y Viaductos que están más altos o que están más bajos de la Primera Calzada, es decir, no es una Calzada adosada, entonces hay que hacer toda la obra para poderla poner en servicio.

Lo mismo pasa con El Toyo: El Toyo no es un Túnel; hablamos del Túnel del Toyo, Túnel de La Línea; El Toyo es una Vía de alrededor de unos 39 kilómetros, que también tiene más Viaductos, que tienen también más Túneles y que en este caso cualquier Obra que no se haga de esa gran Variante que va a unir a Mar I y a Mar II, implicará que no se pueda dar uso de la obra e incurrimos en lo que la Contraloría denomina los famosos detrimentos patrimoniales. Entonces, nosotros concurrimos como Nación a aportar 540 mil millones de pesos a partir del año 2019; ese Túnel y esas Obras están trabajadas para desarrollarlas en un período de 8 años, nosotros entraríamos en el año número 4; el Gobernador habla de que existen unas Actas, pero después de firmado el Convenio son 2 Actas y luego, por voluntad de la Gobernación anterior, de la Alcaldía de Medellín, avanzaron en eso, porque los dineros que están puestos hoy en día y que son materia de controversia,

corresponden a los recursos asignados por la Gobernación de Antioquia y por el municipio de Medellín. Y así todo.

Le reconocemos a este Gobernador, las dudas que se tienen; hemos trabajado con él, le sugerimos que hiciera una suspensión bilateral, no una unilateral, que fue un error que se cometiera en el Instituto Nacional de Vías cuando se habló de la Vía de la Prosperidad en el departamento del Magdalena y que ahora ya tiene el problema se le vino al INVÍAS porque de acuerdo con lo que señala la Ley, los Convenios Interadministrativos no se pueden liquidar unilateralmente. En este caso, lo que le recomendamos al Gobernador: Gobernador, si va a hacer una suspensión temporal, que es la que se llegó al acuerdo - por fortuna - de 60 días, hágalo bilateralmente y bilateralmente se hizo, cosa que nos tiene a nosotros muy satisfechos; y también nos encontramos muy satisfechos que la Procuraduría General de la Nación haya tomado el liderazgo para generar unas Mesas de Trabajo: una Mesa Técnica, una Mesa Financiera y una Mesa con Entidades de Control, con el propósito de buscarle una salida a la situación; si hay problemas en el pasado denunciados por la Gobernación, por la Contraloría de Antioquia, pues que los responsables de esas malas actuaciones, si las hubo, respondan por esas actuaciones, pero nosotros no podemos supeditar, ya hay un Contrato firmado, ya hay una licitación hecha, entonces lo que se busca es cómo sacamos adelante el Proyecto.

Me parece muy interesante que avanzados los estudios a Fase III, porque los estudios están en Fase II, que está en una etapa de pre-construcción de año y medio, se defina en ese momento cuánto es el valor real del Proyecto. El Instituto Nacional de Vías, lo que hace tradicionalmente es que una obra de ingeniería sale con un presupuesto y si hay fórmulas, en el caso de cambiar diseños o de modificaciones, tienen que tener un valor igual o menor; en este caso, desafortunadamente ahí en el texto del Pliego de Condiciones dice que si los recursos no alcanzan, se hará menor cantidad de obra y en eso sí tiene razón el Gobernador de Antioquia, de que cualquier valor en una cifra tan alta de 1.3 billones de pesos, es una cantidad astronómica para un departamento o para un municipio: 100 mil millones de pesos o 200 mil millones de pesos, medio billón de pesos, en una diferencia que no se da del 100% del valor de la obra, es una cifra grandísima, que tampoco la Nación tiene el recurso; entonces, es posible que en estas Mesas se llegue a una conclusión: se revisarán los estudios y diseños y si los valores suben de 1.3 billones de pesos a 1.5 billones de pesos o a 2 billones de pesos, cosa que espero que no sea así y que el valor de la Obra sea el mismo o menos, porque confío en esos estudios y diseños, sí confío en esos estudios y diseños. Entonces, la obra sí se pueda desarrollar y si vale eso, se tomará la decisión de que no se haga la Obra. Pero lo dijo muy claramente la señora Ministra en la visita a Antioquia: “Eso no afecta para nada los Proyectos Mar I y Mar II”; porque la Vía existe, existe hoy en día una Vía que va desde Santafé de Antioquia hacia la zona de Cañas Gordas; la Vía existe, lo que pasa es que esta la optimiza.

Ahora se está hablando de una discusión en términos de tiempo: ¿cuánto tiempo se ahorra con la utilización de la Variante del Túnel del Toyo y todas las Obras de 39 kilómetros y cuánto tiempo se gasta utilizando la vía actual?; pero, creo y soy muy optimista frente a esta Mesa de Trabajo, la idea es que la terminación de estas Mesas sea antes de que se venza el tiempo de la suspensión que se ha dado, temporal, de 60 días y en ese sentido somos muy optimistas, realmente somos muy optimistas de lo que pueda suceder alrededor del Túnel del Toyo.

Lo del Túnel de Oriente, alguna vez la Contraloría inició un proceso de investigación, pero nosotros no tenemos en el Túnel de Oriente participación del Gobierno Nacional; de la que sí tuvimos participación fue en el Túnel de Occidente y contribuimos con alrededor de 44 mil millones de pesos, que permitieron adelantar 4.1 kilómetros de Doble Calzada; con aportes de la Gobernación también del mismo valor, con aporte del Área Metropolitana con la negociación de la reubicación de más de mil familias que se encontraban en esa zona y con la contribución del Área Metropolitana del Valle de Aburra, que construyó unos intercambiadores en el sector de la 80.

Y el paso de La Huesera, una preocupación, estuvimos de malas en el INVÍAS; de malas, que justo cuando se iba a hacer entrega a Pacífico I de la carretera, apareció ese derrumbe y entonces, Pacífico I tomó la decisión más fácil: “Ah, no le recibo, no le recibo una Vía obstruida”; pues tiene razón desde el punto de vista

jurídico; y además un problema también de unas autorizaciones a un minero, que empezó a trabajar e hizo que la montaña se derrumbara. ¿Qué ha hecho el Instituto Nacional de Vías hasta el momento?, inicialmente garantizar transitabilidad con unas restricciones que causan, muchos problemas a los habitantes de la región, porque la Vía se tiene que cerrar todos los días en horas nocturnas; ¿qué hicimos nosotros entonces?, buscamos fórmulas para hacer la intervención de ese sitio y finalmente se tomó la decisión por parte del INVÍAS de adelantar un proceso licitatorio, tener un recurso de 3.500 millones de pesos, de emergencia para dejar ese sitio habilitado sin que se hagan Obras de estabilidad, es decir, dejarlo transitable, moviendo toda esa tierra que está suelta, pero nosotros advertimos: no vamos a hacer Obras de estabilización y Obras definitivas, que tienen unos costos enormes y seguramente lo tendrá que recibir Pacífico I y luego, ya dentro del proceso de lo que es la Obra, Pacífico I nos va a decir que eso no estaba dentro de los alcances de la Concesión, pero también y aquí quiero destacar un tema que ha hecho este Gobierno: claro que las Concesiones se adicionaban hasta más del 100%, claro que se adicionaban a más del 100%, y fue este Gobierno el que le puso pare a eso y a través de la Ley que aprobó el Congreso de la República; se estableció que las Concesiones no podrían adicionarse sino hasta el 20%, máximo el 20% y después del tercer año de la orden de iniciación de esas Concesiones; de tal manera que estamos blindados en ese sentido, de que aparezcan, pero necesariamente las obras definitivas desde ese punto crítico, se tendrán que desarrollar o por el Concesionario en una adición o también, porque fue aprobado por el Congreso de la República en el Plan Nacional de Desarrollo, como una Obra pública, adelantada en este caso por el INVÍAS, pero cuando obviamente hayan recursos; pero creo que puede haber una salida pronta, digamos, definitiva a esa situación y las autoridades regionales tienen que estar muy atentas a castigar a ese minero, si es que no tenía una licencia legalmente adquirida, dice que sí, y entonces a quien se la haya otorgado.

Tenemos otro problema en el Instituto, el Túnel de la Línea el principal, pero tenemos otros problemas, también recibidos del Gobierno anterior: Las licitaciones se adjudicaban 3 días antes de que se terminaran los periodos del Gobierno, 3 días antes: 400 mil millones de pesos, con unos nombres muy hermosos. Voy a poner el ejemplo: Vías de Competitividad, doble Calzada Bucaramanga-Cúcuta, doble Calzada Bucaramanga-Cúcuta, así salió, así salió la licitación; ¿qué expectativa se puede llevar la comunidad?, ¿qué expectativa se podían llevar los habitantes de los departamentos de Santander y Norte de Santander?: que el Gobierno ya tenía financiada la doble Calzada entre Bucaramanga y Cúcuta.

Ahora, tenemos qué problema: la Variante de San Francisco, pero sabemos de la importancia de ese corredor vial, no lo discutimos; es un Proyecto importantísimo no solamente para los departamentos de Nariño y Putumayo, sino para el país: todo lo que pueda ingresar desde Ecuador puede llegar a la Costa Pacífica y lo que baje del Caquetá y lo que venga de Venezuela, porque tenemos un gran Proyecto en la Orinoquía para desarrollar y que lo estamos haciendo con inversiones muy importantes del Gobierno del Señor Presidente Juan Manuel Santos. ¿Qué nos encontramos en la Variante de San Francisco?: 400 mil millones de pesos asignados a una Variante que hoy en día, como lo dice el Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa, si nos vamos por los diseños actuales puede estar del orden de 800 mil millones de pesos a un billón de pesos; si es con las modificaciones planteadas, porque ahí sí afortunadamente, ahí sí hay un verdadero Parque Nacional; cuando uno muchas veces critica a las autoridades ambientales porque figura que es una zona de Parque y cuando ve allá todo no existe parque, no existe un árbol, todo está deforestado, hay cultivos ilícitos o cualquier tipo de utilización en ganadería, aquí uno si ve en ese sitio porque he llegado hasta allá y me ha tocado intentar sobrevolar esa zona, eso sí es un verdadero santuario.

¿Entonces, qué es la propuesta?: que ese tramo central, es un corredor de aproximadamente 43 kilómetros, vamos a terminar 17 kilómetros. Imagínese: un Proyecto en el siglo XXI, estructurado por el Gobierno anterior, que no contemplaba la pavimentación de la carretera, un Proyecto de 43 kilómetros sin pavimentos. ¿Ah, a nosotros nos toca asumirlo? Listo, nosotros tenemos responsabilidad como Gobierno tenemos que recoger las herencias, las buenas y las malas, y esta es una herencia difícil pero es una herencia a la que estamos de frente y estamos buscando hoy en día cómo resolver primero un problema, porque el Proyecto no pudo arrancar rápidamente, se perdieron unos recursos que regresaron al Tesoro Nacional, correspondientes a la vigencia del año 2010, ahora tenemos que reponerle a la obra alrededor de unos 70 mil millones de pesos:

estamos tramitando vigencia futura, vamos a tramitar esa vigencia ante el Ministerio de Hacienda por 70 mil millones de pesos.

Le quiero decir, Honorable Representante Guerra de La Rosa, la obra no está parada en este momento, se está haciendo una inversión de la vigencia correspondiente al año 2016 de 70 mil millones de pesos, es un recurso aproximado que nosotros pensamos que es lo que se puede ejecutar anualmente, porque ahora en la reserva tenemos una dificultad: no podemos sino trabajar en los extremos, no hay forma de llegarle al Proyecto por otros sitios, por eso pasa lo mismo en el Túnel del Toyo: como no hay un Túnel piloto en El Toyo, tendrán que trabajar de los extremos al centro, a menos que encuentren en la montaña una forma de acceder en un punto intermedio; en este caso, nosotros tenemos que ir haciendo un Viaducto, luego un Túnel en una Obra a cielo abierto y luego el otro Viaducto y así hasta terminar; es una Obra que puede tardar alrededor de 8 o 9 años más, pero la obra hay que hacerla y eso es lo que nosotros pretendemos y mucho menos si se genera un gran detrimento patrimonial si la Obra se llega a paralizar, eso es lo que nosotros no vamos a permitir: que la obra se paralice.

Nosotros calculamos que para la vigencia del 2017 requiere otros 70 mil millones de pesos, en el Contrato Plan Nariño se le habían puesto los recursos para la pavimentación; tenemos que analizar qué tipo de pavimento utilizamos en estos primeros 17 kilómetros, porque el tiempo que va a permanecer la obra pavimentada sin tránsito también podría llevar a un deterioro. Esos son temas que queremos analizar, pero sí, Honorable Representante Guerra de La Rosa, quiero, porque usted ha sido el gran abanderado de este Proyecto, el que lo gestionó, finalmente en esa época no estaba en el sector de Transporte, pero nosotros sí queremos hacer las Mesas de Trabajo que se requieran con las autoridades de Nariño, con las autoridades de Putumayo, con el Ministerio, con el Departamento Nacional de Planeación y buscarle una fórmula de salida a la Variante de San Francisco. Los Contratistas son buenos Contratistas, la Obra no se ha adicionado, la Obra tiene ese valor, ahora tiene es una carencia de 70 mil millones de pesos para la terminación de lo que son estos primeros 17 kilómetros de este corredor.

Entonces, dentro de esas Mesas discutimos y miramos si es el diseño anterior, si es el nuevo diseño que mejora las especificaciones, me convenzo más muchas veces de que las Obras, es decir, no estás Variantes pero cualquier otra Obra, es preferible hacerla de mejores especificaciones y que el alcance sea un poco más reducido, que llevarla para no cometer los errores del Plan 2.500; esos errores no los podemos volver a cometer en este país: haga pavimento ahí, haga con las curvas que tiene el Proyecto, no intervenga puentes, no intervenga sitios críticos, ¡Viera las Obras que nosotros estamos realizando en los departamentos, departamentos como el Caquetá, departamentos como el Chocó! Yo si quisiera una vez, al señor que se le cayó el Edificio Space, ese señor decía que nosotros estábamos pavimentando una trocha; ¡cosa más falsa! Nosotros estamos haciendo una Vía como la Medellín-Quibdó, mejor que cualquier Vía de las que tiene hoy en día el departamento de Antioquia, de las Vías que son de la Red Nacional de Carreteras; no como Autopistas de Prosperidad: en algún momento del tiempo se llegará a tener una Doble Calzada entre Medellín y Quibdó, por ahora lo que nosotros hemos estado comprometidos en este Gobierno es en la pavimentación de la Vía Medellín-Quibdó ¡y ni un kilómetro pavimentado en Gobiernos anteriores, ni uno solo!, en esa Vía Medellín-Quibdó. Y ahora les cuento cuánto hemos pavimentado de esa Obra y tengan la seguridad, Representantes del Chocó, que el propósito del Gobierno Nacional con el Chocó es la terminación de esas Obras que se están adelantando: tanto la de Quibdó hacia Antioquia como la de Quibdó hacia la zona cafetera.

Voy a mirar lo de la terminación de El Encano-Santiago, me dicen que son 1.2 kilómetros los pendientes; ya estoy mirando fórmulas y de pronto me voy a adelantar para contestarle a la Honorable Representante del departamento de Nariño: estamos viendo una fórmula y también para los del valle del Cauca, en términos de las Vías que van a los Puertos. Como estamos en épocas de vacas flacas y los recursos de la Nación son muy pobres en el Gobierno Nacional y estamos supeditados a que el Ministerio de Hacienda determine el Marco de Gasto de Mediano Plazo, hay una fórmula legal en las Vías que van a los Puertos y es que se pueden incluir dentro de los recursos de contraprestación portuaria; y en ese sentido, nosotros hemos visto cómo podemos avanzar en el



trabajo de Pedregal, pasar por Túquerres y ahora le comento a la Honorable Representante Gloria Amparo Bolaños Basante qué he pensado con lo del tema de Túquerres, hasta llegar a Tumaco; el Gobierno Nacional invirtió más de 400 mil millones de pesos y la obra ha quedado muy bien; seguramente habrá que ponerle un peaje, porque son alrededor de 250 kilómetros de ese corredor vial, pero a través de lo que son Vías de acceso al Puerto podemos trabajar los tramos que nos faltaron por rehabilitar de ese importante corredor en el departamento de Nariño.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** ¿Quieren los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional declararse en sesión permanente?

**Subsecretario:** Los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente quieren declararse en Sesión Permanente, Señor Presidente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Continúe, con el uso de la palabra, Señor Director del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

**Director del Instituto Nacional de Vías – INVIAS – doctor Carlos Alberto García Montes.-** Muchas Gracias Señor Presidente. Entonces le vamos a buscar esa plata para terminar El Encano-Santiago; y, le voy respondiendo de una vez a la Representante: estuve el fin de semana allá, el día domingo y me reuní con el señor Alcalde del municipio de Túquerres y le manifesté nuevamente el compromiso del INVÍAS de terminar el paso nacional de acuerdo con la Ley, es el que se intervino, pero nosotros a través de recursos de conectividad regional podemos hacer una intervención de una Vía que está en el municipio de Túquerres y que se utiliza desde hace muchísimos años como paso nacional; porque dada la estrechez de la vía, lo que se determinó en esa zona es que una vía va en dirección de Tumaco a Pedregal y esta que queda pendiente, que va en dirección de Pedregal-Túquerres hacia Tumaco, no está pavimentada y por allá pasan todos los vehículos que van al municipio de Tumaco y a la Costa Pacífica en el departamento de Nariño.

Nosotros seguimos avanzando en la Vía Florencia a San José de Fragua, estamos a punto de terminar un Contrato que era el paso nacional por Belén de los Andaquíes, hicimos 30 kilómetros de una espectacular obra, de un espectacular pavimento, entre San José de Fragua y La Fragüita y ya tenemos en la licitación de Vías de Equidad la terminación de los puentes: una Vía, que se demoraba uno alrededor de más de 3 horas para llegar a La Fragüita, una zona que le decían al Director del INVÍAS: ¿usted qué va por allá, a qué va por allá si esto está lleno de subversivos? ¡Viera hoy en día!: de un solo local comercial hay cuadras, calles enteras y completas con comercio, porque hoy en día ir entre San José de Fragua y La Fragüita no toma más de 30 minutos.

Y vamos a seguir y vamos a bajar hacia el departamento del Cauca, en esa bota caucana y vamos a llegar al departamento del Putumayo; pero son obras de largo aliento, son obras que no se deben parar, que tienen que continuar y los Gobiernos lo tienen que hacer. Un caso que se hizo: el caso de la Vía que comunica a Granada con la capital del departamento del Guaviare, San José del Guaviare; desde el Gobierno Pastrana pavimentándola, pero se fue dando continuidad a través de los Gobiernos y del Gobierno anterior, también lo tengo que reconocer, hizo una obra buena de Plan 2.500, hizo la obra de Competitividad, la de Prosperidad, la pusimos nosotros y ahora de Equidad y vamos a terminar toda la pavimentación entre Villavicencio y San José del Guaviare; y así vamos a hacer con esta otra carretera: la vamos a trabajar en los diferentes Gobiernos.

Hay otras Obras que están en el Plan Nacional de Desarrollo en el departamento de Putumayo, en términos de Vías departamentales y la navegabilidad de los ríos, esto sí lo tenemos que trabajar más adelante porque nosotros recursos no atenemos, pero bueno: las regiones tienen que insistir, se hacen Mesas de Trabajo y se va colocando el recurso; y me encuentro muy satisfecho como se encuentra el Honorable Representante Orlando Aníbal Guerra de La Rosa, de tener garantizada la terminación del Tramo Vial de Santa Ana hasta el Punte Internacional de San Miguel; ¡cómo ha transformado esa carretera al municipio de La Hormiga, al

corregimiento de El Tigre, a otros municipios de la región, a las zonas de Orito!: dos maravillosos Puentes entregamos el año inmediatamente anterior, uno sobre el río Putumayo y otro sobre el río Guamuez y los 23 kilómetros que nos quedan faltando de los 101 kilómetros que tenía esa carretera los esperamos terminar muy pronto, porque el Contratista dice que lo puede hacer antes de las fechas establecidas y esperamos que sí y vamos mirando a ver cómo adelantamos recursos de ser posible, para la terminación de esta obra, que se une a la Concesión Santa Ana – Mocoa – Pitalito - Neiva y que genera un corredor, hoy sí, en intervenciones del Gobierno Nacional hasta llegar a la ciudad de Cúcuta en la frontera con la vecina República de Venezuela.

Obras a lo largo de todo ese corredor se están haciendo y tan importante: no se imaginan ustedes la cantidad de vehículos y de transporte de carga que está entrando por el Ecuador utilizando esa Vía, que ya no necesita del paso sobre la Cordillera Central.

Me hablan del tema de las Vías Terciarias, varios Representantes se refirieron a las Vías Terciarias y quiero dejar cosas muy clarificadas aquí: nosotros somos partidarios de que los Senadores y los Representantes, es su derecho y creo que es su deber, vayan y gestionen en todas las Entidades del Gobierno Nacional incluyendo el Instituto Nacional de Vías, recursos para sus regiones; porque cuando uno va a la regiones eso es lo que les reclaman a los Representantes: “A ver, Representante, usted qué ha hecho, qué plata...” Nosotros tenemos las puertas abiertas en el Instituto Nacional de Vías para que los Representantes y los Senadores, acompañados por los Alcaldes, vayan a gestionar; no es un delito, eso no es un delito. Nosotros estamos y hemos recibido no solamente de la Unidad Nacional, hemos recibido también de Partido Verde, del Polo Democrático no ha ido nadie, valga la pena, pero también del Centro Democrático allá van, allá y los atendemos; lo que pasa es que nosotros les hemos dicho con claridad: nosotros en el INVÍAS somos excelentes ejecutores, pero nosotros no somos los que gestionamos las Partidas y reconocemos que los recursos que el Instituto Nacional de Vías ha recibido en los últimos años son recursos que han llegado a través del Congreso de la República, porque los Presupuestos que se envían cuando llegan al Congreso no tienen plata, no tienen plata, no tienen plata y es a través de la gestión parlamentaria que le consiguen y nosotros se lo decimos a los Alcaldes y a los Gobernadores también, porque hacemos también de conectividad regional y damos los reconocimientos, porque si allá va un Parlamentario que gestiona y pregunta por una Vía y pregunta por una Vía y gestiona, nosotros le damos el reconocimiento y si consiguió el recurso porque el Ministerio de Hacienda hace una asignación, está bien. Lo que pasa, una cosa muy distinta y quiero como comentarles aquí para que las cosas queden bastante claras: lo que nosotros no aceptamos es lo que está sucediendo con las Entidades territoriales y que ha sido demostrada por la Sociedad Colombiana de Ingenieros, por la Cámara Colombiana de la Infraestructura y es una cosa verdaderamente lamentable: de 100 licitaciones de los recursos que aporta el Gobierno Nacional, 83 tienen un solo proponente, uno solo, uno solo; solo 2, solo 2 de cada 100, 4 o más proponentes.

Entonces, ¿qué hicimos en el Instituto Nacional de Vías con los Convenios que suscribimos en la vigencia del año 2014?: 151 Convenios con igual número de municipios para 161 Proyectos; entonces les dijimos y lo dejamos anotado en el Convenio Interadministrativo, que ellos se tenían que acoger a los Pliegos tipo INVÍAS, para que no hubiera Pliegos sastré sino que hubiera un Pliego único, porque las Obras son Obras relativamente sencillas y las experiencias que se exigen permiten que hasta Mipymes se puedan presentar ahí.

Y empezamos a trabajar esos 161 Convenios: ¡Qué dificultades, qué dificultades! armamos una alianza con la Procuraduría, porque los Alcaldes, algunos, no todos, tengo que reconocer, algunos Alcaldes cambiaban los Pre-pliegos; se les aprobaba por parte del INVÍAS el Pre-pliego y cuando colgaban al SECOP, colgaban otra cosa. Entonces le mandábamos una carta al Alcalde con copia a la Procuraduría, pero con esa carta, entonces decían: “vamos a cambiar en el Pliego”. Algunos sí, algunos se acogieron; y en el Pliego, entonces también volvían y lo cambiaban; entonces también llegamos a un acuerdo con la Procuraduría y entonces en ese caso mandamos carta a la Procuraduría con copia al municipio; ¿Qué logramos, qué logramos?, en términos porcentuales: pasamos de 2 con 4 o más, a 65 con 4 o más proponentes, es decir, garantizar pluralidad; y también logramos bajar de 83 a 17, es decir, ya no eran 83 con un solo proponente, sino 17.

No nos sentimos satisfechos, no nos sentimos satisfechos: el 100% de las licitaciones de Red Terciaria deben tener 4 o más proponentes; ni siquiera 4, 10, 20, 30, 40 proponentes por licitación. Entonces, ¿qué ha sucedido? Sucedió que la plata ya la plata no llega al Instituto Nacional de Vías, no llega; seguramente, entiendo por las situaciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo; ¿entonces este año cuánto le quedó al Instituto Nacional de Vías?, 50 mil millones de pesos; hubo un recorte: 17 mil millones de pesos se fueron en el recorte; quedaron 33 mil millones de pesos: están bloqueados en el Ministerio de Hacienda y no entendemos por qué. Le mandé una carta al Ministro de Hacienda: desbloquéeme los recursos; ¿por qué me los bloquea, por qué me los bloquea? Bueno, señores Representantes, los invitaría a ustedes que pregunten en Hacienda por qué Hacienda nos bloquea los únicos 33 mil millones de pesos que tenemos para dar a la Red Terciaria.

Nos negaron la vigencia futura en el año 2015; estaba incapacitado porque tuve un problema de salud, pero me hubiera parqueado en Hacienda: 100 mil millones de pesos, Honorables Representantes, se perdieron el año pasado, se perdieron porque no tuvimos la autorización de Hacienda de la vigencia futura del año 2016; porque íbamos a colocar 100 mil millones de pesos de la vigencia del 2015 y 50 mil millones de pesos que ya nos había aprobado el Congreso de la República de la vigencia del 2016, para armar un paquetico de 150 mil millones de pesos: 2 meses en Hacienda, para que el 28 de diciembre nos manifestaran que no estaba autorizada la vigencia futura; porque ya tenían la experiencia de que así fuera el 31 de diciembre, el Instituto Nacional de Vías sacaba los Convenios Interadministrativos, ¿cuántos Convenios suscribió el Instituto Nacional de Vías en año pasado de Red Terciaria?: 2 Convenios: uno en el departamento del Vaupés, para el municipio de Mitú, porque no había forma de asignarle recursos: no había red nacional, no había red secundaria y entonces le asignamos una Partidita de esas que nos permitió Hacienda inicialmente, porque no necesitábamos vigencia futura para la época porque estábamos empezando el año, una con Mitú y otra con Puerto Inirida; esos fueron los únicos dos Convenios.

¿Saben cuántos Convenios firmamos antes de Ley de Garantías?, cero, cero; 17 Convenios de autorización de 17 Gobernadores, para que fuera el Instituto Nacional de Vías quien adelantara los procesos licitatorios de la Red Secundaria, que fueron bastante exitosos y con una participación en promedio de 40 proponentes en esas licitaciones; y nos decían: “No se va a presentar nadie para el río Jiguamiandó en el departamento del Chocó, allá nadie va”; y ese era el temor que tenía el INVÍAS; pues se presentaron 11 en el río Jiguamiandó, 11 proponentes, y tal vez va a ser la primera Obra que vamos a terminar de las Vías de la Equidad; esas son las razones o los temas que tengo en Red Terciaria.

Nosotros nunca le vamos a negar la importancia que ha tenido el Congreso de la República en gestionar recursos para la Red Terciaria, nosotros al contrario estamos muy satisfechos: el INVÍAS pudo invertir 2.8 billones de pesos en Red Terciaria en los primeros 4 años. Me dicen espero que pronto están en el DPS, pueden ir por allá, pero en el INVÍAS no nos pusieron el recurso, no nos los colocaron.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña:** Señor Director de INVIAS, le voy a pedir a ver si a manera de ir sintetizando los temas de las regiones que faltan, porque ya abrieron registro y podemos viciar la sesión; o podemos seguir en otra Sesión, si ustedes así lo consideran, Honorables Representantes; porque veo que faltan los temas regionales.

**Director del Instituto Nacional de Vías – INVIAS – doctor Carlos Alberto García Montes:** Muchas Gracias Señor Presidente. No tengo ningún problema en asistir cuantas veces las Comisiones del Congreso me citen, aquí estaré presente.

**Presidente, Honorable Representante Nicolás Daniel Guerrero Montaña.-** Honorables Representantes, no podemos sesionar conjuntamente Plenaria con Comisiones Constitucionales; ya acaban de abrir el Registro. Si consideramos que el señor Director resuma sintéticamente los temas que faltan, o lo volvemos a invitar. Igualmente, falta por intervenir el delegado de la Contraloría.

Creo que las cosas debemos hacerlas bien, no podemos estar corriendo; pienso que si estamos haciendo este ejercicio de control político, hay que hacerlo en debida forma; Señor Director, usted ha denunciado unas cosas aquí, bastante delicadas, que tenemos que controvertir también, a mi modo de ver, en relación con los recursos que se deben manejar en el sector INVÍAS, usted nos está mandando para el DPS. Entonces sí quisiera que esos temas tuviéramos la oportunidad de controvertir, de cara a que usted también nos acompañe. Le solicitaría a los Honorables Representantes, que levantemos la Sesión por esa circunstancia y volvemos a citar al Señor Director para culminar esta sesión el próximo martes a partir de las 10 de la mañana; y al señor delegado de la Contraloría también que nos acompañe ese día.

**NOTA:** Hora de terminación: 02:14 p.m.

**NICOLÁS DANIEL GUERRERO MONTAÑO**  
Presidente

**NEFTALÍ CORREA DÍAZ**  
Vicepresidente

**CONSUELO GONZÁLEZ DE PERDOMO**  
Secretaria