

**REPUBLICA DE COLOMBIA
CONGRESO DE LA REPUBLICA
CAMARA DE REPRESENTANTES
LEGISLATURA 2010 - 2011**

**ACTA No 012
(Bogotá, D.C., 17 de noviembre de 2010)**

A las nueve y cincuenta de la mañana (9:50 a.m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, Honorable Representante **DIEGO PATIÑO AMARILES**, ordena llamar a lista y contestan los siguientes Honorables Representantes:

**Agudelo Zapata Iván Darío
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Patiño Amariles Diego
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio**

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes Honorables Representantes:

**Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Caicedo Sastoque José Edilberto
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Quintero Trujillo Jairo
Yepes Martínez Jaime Armando**

Con excusa se encuentra la Honorable Representante

Juana Carolina Londoño Jaramillo

Secretario:

Tenemos quórum decisorio señor Presidente.

Presidente:

Sírvase señor Secretario dar lectura al orden del día para la presente sesión.

Secretario:

Orden del día.

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2010 - 2014**

Salón: JOSE FERNANDO CASTRO CAYCEDO

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2010 al 20 de junio de 2011
Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 17 de noviembre de 2010
Hora: 9:00 a.m.

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Anuncio de Proyectos de Ley, de conformidad con el Artículo 8º. del Acto Legislativo No.01, del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas Ponencias para Primer Debate, en la próxima Sesión.

III.

Citación a Funcionarios de Conformidad con el Artículo 80,

**De la Ley 5ª. De 1992
PROPOSICION No. 011**

(Bogotá, D.C., 28 de septiembre de 2010)

Cítese a Debate de Control Político al Señor Ministro de Transporte, doctor **GERMAN CARDONA GUTIERREZ**, al Director del Instituto Nacional de Concesiones, INCO, doctor **CARLOS ALBERTO ROSADO ZUÑIGA**, al Superintendente de Puertos y Transporte doctor **JUAN MIGUEL DURAN PRIETO**, a la Contralora General de la República, doctora **SANDRA MORELLI RICO**, e invítese a los Gobernadores de Cundinamarca, Boyacá, Antioquia, Santander y al Gerente de la Concesión Vial (Briceño – Tunja – Sogamoso), doctor **RODOLFO CASTIBLANCO**, para que absuelvan el cuestionario adjunto y expliquen a la Comisión Sexta entre otras cosas y de una manera detallada las concesiones que están en curso o adjudicadas en este momento, donde se especifique claramente toda la información requerida sobre cada uno de los proyectos concesionados en la actualidad, la información misma debe contener los aspectos jurídicos, técnicos y financieros entre otros.

Es importante hacer claridad de cada tramo concesionado la siguiente información mínima: Empresa o grupo de empresas concesionarios, valor de las concesiones, plazos, adiciones, estado y desarrollo de los estudios y diseños, novedades inherentes a cada proyecto, financiación y vigencias futuras entre otros.

La sesión se realizará el próximo miércoles 3 de noviembre de 2010, a partir de las 9:00 a.m., en las instalaciones de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, con transmisión en directo por el Canal Institucional.

Firmado Por: JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO
 JOSE EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE
 LUIS GUILLERMO BARRERA GUTIERREZ
 IVAN DARIO AGUDELO ZAPATA
 WILSON HERNANDO GOMEZ VELASQUEZ

CARLOS ANDRES AMAYA RODRIGUEZ
DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO
CARLOS JULIO BONILLA SOTO
ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA

CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR (e) DEL INCO.

1. Relación de proyectos concesionados, en ejecución y por iniciar, discriminando claramente Nombre del proyecto, Tramo, empresa o grupo de empresas concesionarias, monto de la concesión, plazo, financiación, especificaciones generales del proyecto, entre otros.
2. Relación de adiciones presupuestales asignadas a los diferentes proyectos concesionados, sustentando su respectiva motivación desde el punto de vista técnico y financiero.
3. Relacionar las diferentes vigencias futuras comprometidas en los proyectos concesionados.
4. Informar sobre el estado de los estudios y diseños en las diferentes concesiones, haciendo énfasis en el estado en que se encuentra el proyecto, de manera total o parcialmente por falta de diseños.
5. Relacionar los proyectos concesionados donde tiene alguna tipo o grado de participación el grupo de empresas de la familia Nule, y explicar claramente el estado actual de los mismos y su futuro.
6. Relacionar los proyectos que han sido cuestionados por la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República, y citar las acciones que ha desarrollado el INCO al respecto.
7. ¿En qué consiste los reparos realizados por el equipo encargado para la vigilancia preventiva de la Procuraduría General de la Nación, en cabeza de la doctora María Eugenia Carreño a los siguientes proyectos?:

-Zona Metropolitana de Bucaramanga.

- Malla vial del Valle del Cauca.
- Girardot – Ibagué - Cajamarca.
- Área Metropolitana de Cúcuta.
- Pereira - la Victoria
- Bosa – Granada – Girardot.
- Bogotá - Villavicencio.
- Briceño – Tunja – Sogamoso.

CUESTIONARIO PARA LA CONTRALORA GENERAL DE LA REPUBLICA, doctora SANDRA MORELLI:

1. Relacionar las diferentes investigaciones que reposan en su despacho, bien sea generales o especiales, respecto de los proyectos concesionados por el Instituto Nacional de Concesiones - INCO; para lo cual se mencionará: Estado de la investigación, Hallazgos consolidados e Informe general de las Auditorias.

Firmado por: **JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO**
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DEL INCO

Cordialmente, le solicito se sirva absolver el mismo, conforme los interrogantes que se plantean a continuación, con respecto a la concesión Bogotá – Girardot.

1. Con ocasión de la liquidación que fuera decretada por la Superfinanciera, con respecto de las empresas del denominado “Grupo Nule” el cual hacia parte del consorcio ejecutor de la obra:

Cuáles son en la actualidad los miembros ejecutores del proyecto?
Con qué cuotas de participación dentro del consorcio?

2. Bajo qué criterios jurídicos y financieros se efectuó el reacomodamiento o selección de los nuevos integrantes (si los hubiere) del consorcio ejecutor?. En qué forma afecta ello el desarrollo de las obras conforme lo inicialmente contratado?
3. Dentro de la política de análisis, tipificación y distribución de riesgos de la contratación aquí tratada: A cuál de las partes y en qué proporción se asignó el riesgo por “compra de predios”, más conocida como “Gestión Predial”? Ello, teniendo en cuenta que a la fecha según las informaciones de los medios de comunicación, la adquisición de los mismos han sido la principal causa de retardo en las obras.
4. De qué forma ha sido llevado a cabo el proceso de negociación de los predios que deben adquirirse y bajo qué modalidad jurídica?. Quién adelanta el proceso de avalúos de los mismos?. Qué porcentaje del total de predios requeridos se han adquirido a la fecha?.
- 5.Cuál ha sido la forma de pago establecida para la cancelación por concepto de las compras de los predios?. En qué porcentaje se han pagado los predios ya adquiridos?.
- 6.Cuál es el plazo de ejecución del contrato de concesión en su fase de construcción y cuáles las razones de tipo técnico, administrativo, financiero o jurídico, que han retrasado la ejecución de las obras?.
- 7.Cuál es el valor estimado del contrato de concesión?
8. El Estado a través del INCO, ha ejercido la declaratoria de siniestro con ocasión de los incumplimientos que se han denunciado en materia de pago de salarios y prestaciones sociales frente a los subcontratistas y personal de obra quienes prestan sus servicios al consorcio ejecutor?
9. Considera el gobierno que existen causales para declarar la caducidad del contrato celebrado? En caso afirmativo, por qué no se ha procedido en tal sentido?.

Con respecto a la Concesión DEVINORTE:

1. Informe de ejecución de las obras realizadas en los últimos años en el tramo de la concesión.
- 2.Cuál es la posición del INCO frente al persistente interés de instalar el peaje a la entrada de Bogotá D.C., pese al reiterado rechazo al mismo, de los municipios de la Sabana de Bogotá y Norte de Cundinamarca?.

Firmado por: **JOSE EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE**
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No. 011

CUESTIONARIO ADICIONAL PARA EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y LA GERENTE DEL INCO

CONCESION VIAL BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO - BTS

- **MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ**

En el año 2006 por disposición del señor Ministro Andrés Uriel Gallego se conformó el comité regional de seguimiento y defensa de los afectados del proyecto Briceño-Tunja-Sogamoso, el cual se reunió periódicamente en los diferentes Municipios extractando las solicitudes más aquejadas por las comunidades, por medio de este se realizó un documento por los diferentes alcaldes y delegados de las comunidades en el cual se resume todas las solicitudes pertinentes al trazado Briceño-Tunja-Sogamoso.

A finales del año 2008 se realizó un oficio a la Contraloría General de la Republica donde se manifiestan algunas falencias por parte del INCO y el CONSORCIO SOLARTE &

SOLARTE, oficio que fue tomado como una denuncia por parte de esta dependencia y codificado D-11-08-0963; para de este forma hacer el seguimiento por los entes competentes.

Teniendo en cuenta que a la fecha la comunidad sigue siendo afectada por la construcción de este proyecto, solicito se de respuesta a las siguientes inquietudes:

1. ¿Cuál es la solución para los predios que después de la intervención de la vía BTS, quedaron como predios remanentes sin acceso sobre la variante, quitándoles un derecho antes adquirido y negándoles en la actualidad ese acceso? (Ley 1228 de 2008)
2. ¿Cuál es el manejo hidráulico que se la va a dar a todo el tramo de la BTS en el Municipio de Tocancipá, especialmente en el Centro Poblado Rural Dulcinea, para no generar inundaciones a los predios afectados por la misma?
3. ¿Por qué el valor comercial de la tierra para uso industrial es de solo \$30.000 cuando a ese valor lo compraron en el año 2004 sus propietarios actuales?

Hay tres predios que se encuentran en proceso de expropiación por ese inconveniente ¿Que va a pasar con esos predios?

4. ¿Cuál es la solución que se plantea para las intersecciones entre la vía BTS, las vías existentes y los proyectos de Vías Municipales en construcción?
5. ¿Qué solución se le va a dar al acceso del Centro Poblado rural Dulcinea con relación a la BTS?
6. ¿Qué planteamiento se va a dar al acceso en el Sector los Manzanos donde en el diseño se plantea un puente o paso deprimido con relación a los predios que se ubican en la zona alta?
7. ¿Qué va a pasar con los accesos y las redes de servicios públicos de los Parques Industriales que ya cuentan con licencia de urbanismo y construcción desde el año 2007 si la vía los dividió?
8. ¿Qué va a pasar con los predios que quedaron por debajo del nivel de la BTS para que no sean inundados ni afectados por la vía?
9. Respecto a la ubicación del puente peatonal qué se tiene contemplado construir en el sector de BAVARIA; qué posibilidad hay de replantear la ubicación y dejarlo en

una zona más central como lo sería la zona del Autódromo donde confluyen Centros Poblados Urbanos y la gran mayoría de industrias de la Vereda Tibitó y Canavita.

10. De acuerdo con lo anteriormente mencionado, hay algún puente peatonal o alguna solución planteada para el sector de EBEL donde confluyen Centros Poblados Rurales, Urbanos y la industria de la Vereda Canavita.
11. En el sector el Polígono de la Vereda Canavita se realizó una vía de acceso por la zona del Oriente para dar solución pero genera inconvenientes, al no haberse planteado por el Occidente. ¿Todavía hay posibilidad de crear este otro acceso?
12. ¿Cuáles son las soluciones que el proyecto de vía BTS va a dar a los sectores del Municipio de Tocancipá donde no se contempla un paso a nivel o puente peatonal para la comunicación peatonal entre el oriente y el occidente del Municipio y que estén retirados de dichas construcciones? ¿Qué va a pasar con esta población?
13. La demora en la entrega de las obras de la variante ha generado problemas a nivel de movilidad en la actual autopista y deterioro total de la carpeta asfáltica. ¿Qué solución tiene el concesionario y el INCO?
14. Se requiere de manera urgente el arreglo de la vía desde Bavaria hasta Tocancipá y principalmente desde la Bomba Texaco a Ebel, ya que el deterioro actual de la misma ha sido generado por el manejo de volquetas de la construcción de la variante.
15. ¿Cuándo se va a realizar la entrega de las obras de la variante y cuando se va a entregar la actual Autopista al Municipio? ¿Se va a realizar mantenimiento antes de esta entrega?

● **MUNICIPIO DE GANCHANCIPA**

1. En el año 2007, el Municipio gestionó recursos por \$450' para la construcción de un puente peatonal sobre la concesión vial frente a la ciudadela Educativa Carlos Garavito, donde estudian 1200 niños.

A la fecha, está construida la estructura metálica pero no se ha obtenido el permiso para su instalación. ¿Cuáles son las razones por las cuales no se ha autorizado la instalación de éste puente?

2. En qué proceso va la construcción de la variante en el Municipio de Gachancipá?

3. ¿Por qué razón se redujo el trazado de la variante, el cual había sido concertado con el Municipio el 27 de noviembre de 2008? (K5 + 500m hasta km 11 + 300 mts)

- **MUNICIPIO DE VILLAPINZON**

1. La concesión ha decidido derrumbar el puente vehicular existente, que une el casco urbano del Municipio a lado y lado de la vía. El Municipio ha insistido en la necesidad de construir un nuevo puente el mismo sitio. ¿Por qué razón el INCO y la Concesión BTS, insiste en la negativa a la construcción de dicho puente?
2. Las redes actuales de alcantarillado están construidas sobre la zona donde se va hacer la segunda calzada, en un tramo de 700 mts. Ni el INCO ni el concesionario, se han pronunciado frente a la construcción de estas nuevas redes. ¿Qué decisión hay al respecto?
3. El Municipio de Villapinzón ha insistido en la pertinencia de construir al menos cuatro (4) puentes peatonales, incluyendo uno en la zona industrial de las curtiembres. El concesionario tiene previsto construir solamente uno; ¿Qué solución se tiene al respecto, o por qué sólo se tiene previsto uno?

CONCESION DEVINORTE

1. Cuáles han sido los estudios realizados y los resultados de los mismos sobre la implementación de las Tarifas diferenciales para el pago del peaje de los usuarios residentes y al transporte público de los municipios donde este tiene gran impacto?
2. Cómo se está dando cumplimiento por parte de los concesionarios a las obligaciones sobre el porcentaje de inversión establecido en la Ley 105 de 1993, (Devi-norte y Cra 7ª). Solicito un informe puntual sobre la mencionada concesión y la inversión hecha durante las últimas cinco (5) vigencias fiscales.

3. Solicito se informe a cuánto asciende el pago de Industria y Comercio efectuado en los últimos 5 años por parte de esta concesión al Municipio de Chía.
4. Cómo ha sido el cumplimiento y la Responsabilidad de las concesiones por el pago de servicio de alumbrado público de acuerdo al **Decreto 2424 del 18 de julio de 2006** el cual define la responsabilidad de los concesionarios y entes privados del pago del alumbrado público?
5. Cuáles fueron los motivos por los cuales no se llevó a cabo el Cumplimiento del CONPES 3535 de 2008, el cual pretendía la designación de recursos para la construcción del tramo de interconexión de las concesiones DEVISAB Y DEVINORTE, denominada Troncal del peaje, en longitud de 3.5km, sobre el sector de la variante en el municipio de Chía Cundinamarca?
6. Cuáles han sido los motivos por los cuales la concesión no ha dado pleno Cumplimiento a la construcción de los Puentes peatonales, ciclo vías y de las infraestructuras de seguridad necesarias para los habitantes de su jurisdicción?
7. Qué solución plantea el INCO y DEVINORTE a la petición del centro poblado de Zipaquirá, denominado PORTACHUELO, de la construcción de un retorno para la llegada y acceso de vehículos a dicho centro poblado?

CONCESION LOS COMUNEROS

- **TRAMO ZIPAQUIRÁ - UBATE**

1. ¿Por qué se han efectuado tantas modificaciones a los diseños de la concesión Comuneros, entre Zipaquirá y Ubate.
2. ¿Cuál va hacer el alcance final de las obras en este corredor vial?
3. ¿Qué solución tiene la concesión y el INCO para el cruce vehicular de “La Paz” en Zipaquirá y cruces de “Cogua”, cruce Olivo, cruce del Neusa, cruce San Carlos y cruce Casa Blanca.
4. ¿Con qué dispone a la fecha el INCO y la concesión para la compra de predios pendientes?

5. Con respecto a la ubicación actual del peaje Casablanca, las autoridades de la región han manifestado el alto riesgo de accidentalidad por estar muy cerca al descenso del Municipio de Tausa (Tierra Negra). ¿Qué decisión va a tomar el INCO y la Concesión, al respecto?
6. Informar sobre la socialización del proyecto con que limitan los habitantes que tienen los predios y restaurantes de la calzada.

Firmado Por: **JOSE EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE**
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No.011
(Bogotá D.C. 5 de Octubre de 2010)

“DEBATE DE CONTROL POLITICO CONCESIONES”

- 1.Cuál es el valor del presupuesto del INCO asignado y ejecutado , desde su creación hasta la vigencia 2010 en los modos carretero, férreo, aeroportuario y portuario?.
2. Cuáles son los contratos de concesión existentes manejados por el INCO en los modos carretero, férreo, aeroportuario, portuarias y masivo, incluyendo adiciones, prórrogas, valor inicial, valor final, tiempo inicial, y tiempo final?.
3. Cuáles son los contratos de interventoría existentes para los contratos de concesión carretero, férreo, aeroportuario, portuario y masivo, incluyendo adiciones , prórrogas, valor inicial, valor final, tiempo inicial y tiempo final?.
- 4.Cuál es el alcance inicial de las concesiones, el alcance final de las mismas, cuál es el procedimiento utilizado por el INCO para modificar los alcances de los contratos?.

5. Cuál es el costo de la gestión social, predial y ambiental para cada una de las concesiones viales que están en ejecución y las terminadas o liquidadas?.
6. Cuándo fueron aprobadas por el CONFIS y el CONPES cada una de las concesiones, sus adiciones y sus prórrogas?. Mediante qué actos administrativos se aprobaron tales adiciones?.
7. Cuál es el perfil profesional exigido para ser gerente del INCO?. Allegar perfiles de los gerentes que ha tenido el INCO.
8. Cuál es el Organigrama del Instituto Nacional de Concesiones- INCO y quiénes son los encargados de la estructura de las licitaciones?.
9. Cuál es la proporción de adición de los contratos de concesión en tiempo, valor y alcance?.
10. Cuáles tramos se adicionaron a Contratos de Concesión sin hacer parte de la concesión progresiva, por qué valor y tiempo?. Y cuáles fueron las condiciones para adicionar tramos a concesiones que no hacen parte del alcance inicial, ni del alcance progresivo?.

CONTRATO DE CONCESION BTS

ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN

1. Cuál es el alcance inicial del contrato de concesión y su alcance progresivo?.
2. Con base en qué criterios técnicos, ambientales, prediales y financieros se estimó el valor del presupuesto oficial de la licitación de la concesión BTS?

ADICIONES Y PRORROGAS

1. Cuántas adiciones ha tenido el Contrato de Concesión BTS?. Presentar el valor de cada una y su justificación. Anexar documentos soporte de las mismas (PARA CONTRATISTAS DE OBRA E INTERVENTORÍA)?.

2. Cuánto tiempo se ha prorrogado el Contrato de Concesión BTS?. Presentar el valor de cada una y su justificación. Anexar documentos soporte de la prórroga. (PARA CONTRATISTAS DE OBRA E INTERVENTORÍA)?.

3 .A qué se atribuyen las adiciones (presupuestales) y prórrogas (tiempo) si se parte de una estructuración acertada que proyecta metas físicas reales?.

ETAPAS DE EJECUCIÓN

1. Cuáles son las etapas del Contrato de Concesión, plazos de las mismas, y los tiempos en los que se han ejecutado. (estudios y diseños, componentes predial, social y ambiental, construcción y mantenimiento, etc...). Mostrar documentos que soportan las entregas de los productos de cada una de estas etapas de acuerdo a las obligaciones pactadas y a la supervisión exigida por la Interventoría y la entidad?.

2.Cuánto cuesta la gestión predial, social y ambiental de los 200 km de concesión, cuánto se ha pagado, cuánto hace falta por pagar?. Se cuenta con la disponibilidad presupuestal para los pagos pendientes?

3.Mostrar la relación de los tramos especificando PR, donde la doble calzada está al 100%, en ejecución, y sin intervenir, justificando las causas o razones por las cuales no están terminados.

4. .Especificar las razones técnicas que han demandado realizar adiciones presupuestales y prórrogas del plazo.

5 .Entregar un informe de accidentalidad desde el inicio del contrato a la fecha, donde se presenten los índices de accidentalidad, las medidas preventivas tomadas al respecto.

6. Mostrar el avance de obra ejecutada vs programada, anexar: programa de inversión inicial, modificaciones al programa de inversión inicial, especificando cada uno de los ítems que componen el proyecto.

7. Cuántos estudios y diseños se han realizado y cuantas modificaciones a estos y cuál ha sido el costo de los mismos. ANEXAR VOLUMEN – INFORME FINAL DE CADA UNO DE ESTOS DE TODO EL TRAMO?.

8. Por qué se adicionó en alcance y recursos \$79.998 Millones de pesos a la Concesión BTS y no se desarrolló un proceso de licitación pública?.

Firmado Por: **LUIS GUILLERMO BARRERA GUTIÉRREZ**

Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No. 011

(Bogotá, D.C., 30 de septiembre de 2010)

CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DEL INCO

Sobre la Concesión Briceño – Tunja - Sogamoso.

1. En lo relacionado con la “gestión predial”, ¿cuántos predios se han adquirido y cuantos predios se encuentran por adquirir? En la concesión Briceño, Tunja, Sogamoso. Discriminados por negocio jurídico.

2. ¿Qué tramos se encuentran por ejecutar en la misma?, que tramos se encuentran ejecutados, discriminados por sectores y kilómetros.
3. ¿Cuáles son las tarifas estipuladas para el cobro de los peajes en dicha concesión?, ¿y por qué periodos de tiempo? ¿Y cuáles son los incrementos permitidos?
4. ¿Cuáles servicios presta el concesionario a los usuarios de la vía?, además de la construcción y mantenimiento de la vía
5. ¿Qué tarifas diferenciales se tienen estipuladas para los usuarios con características especiales, como vehículos oficiales, vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de emergencias, etc.?
6. ¿Cuál es monto real en pesos de la obra pagado hasta hoy, y cuál es el monto total de la obra proyectado, discriminado por anticipos, pagos anticipados, adendas, interventorías, gestión predial y los demás contemplados en la concesión?
7. ¿Cuáles han sido los imprevistos?, ¿y a la vez a quien es atribuible la responsabilidad de dichos imprevistos?, ¿y qué sobrecostos han generado estos imprevistos en la concesión Tunja- Briceño-Sogamoso?.
8. ¿Le solicito además de lo anterior un informe detallado, de las adiciones contractuales de la concesión en mención? (“El Sisga – Machetá – El Secreto”).
9. ¿Cuál es el porcentaje de deterioro de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso a la fecha? ¿Y a que se deben estos deterioros?
10. ¿Quién asumirá las obras suplementarias respecto a la estabilidad de talud y deterioro asfáltico? ¿Y en que tiempos?
11. ¿Cuál es la fecha estimada para la entrega total de la construcción de la vía, Briceño, Tunja, Sogamoso, y además cual es la fecha estimada de la entrega total del tramo Sisga –macheta- el secreto?
12. ¿Cuáles son los índices de accidentalidad generados y atribuibles a la construcción de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso. ¿Y quién se hace responsable ante terceros?

Concesión DEVINORTE:

1. Cuáles son los argumentos económicos, técnicos, jurídicos, sociales, que sustentarían la instalación del peaje sentido vial Briceño - la caro - Bogotá. Teniendo que los usuarios de este tramo vial pagan una de las tarifas más elevadas en relación a kilómetros recorridos.

Firmado por: **CARLOS ANDRES AMAYA RODRIGUEZ**
Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No.011
(Bogotá D.C. 28 de Septiembre de 2010)

Conforme a lo establecido en la ley 5° de 1992, cítese al señor **MINISTRO DE TRANSPORTE**, Doctor **GERMÁN CARDONA GUTIERREZ**, y al señor Director del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO**, Doctor **CARLOS ALBERTO ROSADO ZUÑIGA**, para que resuelvan los siguientes cuestionarios en la sesión de la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes:

CUESTIONARIO PARA EL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE

Dr. GERMAN CARDONA GUTIERREZ

1. ¿Dentro del desarrollo del plan vial 2500, sírvase informar cuántos kilómetros por tramo fueron asignados al Departamento de Santander; especificando que rutas primarias, secundarias y terciarias se cubren y que presupuesto se asignó para cada una?

2. ¿Dentro de los kilómetros asignados por tramo en el plan vial 2500 para el Departamento de Santander, que recursos han sido girados a la fecha por la Nación para la ejecución de las obras?
3. ¿Dentro de los kilómetros asignados por tramo al Departamento de Santander, quiénes son los responsables de la ejecución de las metas físicas prometidas en el plan vial 2500, cual es el valor de los contratos y el estado de ejecución actual de las obras?
4. ¿Ha existido incumplimiento por parte de las Firmas Concesionarias en la ejecución de los contratos para el desarrollo del Plan Vial 2500 en el Departamento de Santander? En caso afirmativo, cuáles son los concesionarios que han incumplido y qué medidas ha tomado el Ministerio de Transporte al respecto?
5. ¿Cuántas adiciones presupuestales y contractuales se han realizado para cumplir con las metas físicas pactadas de los tramos asignados al Departamento de Santander, y cuál ha sido el monto de las mismas?
6. ¿Frente al incumplimiento de las metas pactadas en el Plan Vial 2500, qué estrategia tiene el Ministerio de Transporte para gestionar los recursos faltantes, finalizar las obras y cumplir con estos proyectos al Departamento de Santander?
7. Una de las grandes problemáticas viales en el departamento de Santander corresponde a la vía Nacional Los Curos – Málaga. ¿Qué acciones ha tomado el Ministerio de Transporte para recuperar esta vía de gran importancia para el departamento?
8. ¿Dada la ola invernal que se presenta en la vía nacional Curos – Málaga del Departamento de Santander, que Plan de Contingencia tiene previsto el Ministerio de Transporte para atender la rehabilitación de la malla vial que está siendo afectada?
9. ¿Qué presupuesto tiene asignado el Ministerio de Transporte para el mantenimiento, construcción y rehabilitación de las vías primarias, secundarias y terciarias en el Departamento de Santander para el año 2011?
10. ¿Relacione los municipios del Departamento de Santander, a los cuales la nación les ha asignado recursos por emergencia vial durante los últimos cuatro (4) meses?

11. Con corte a 15 de septiembre de 2010, qué proyectos se encuentran radicados ante el Ministerio de Transporte por parte de las Alcaldías Municipales del Departamento y la Gobernación de Santander, con respecto a infraestructura vial de esta región.
12. En qué consiste el Proyecto Ruta del Sol, especificando contratistas y/o concesionarios, presupuesto inicial y ejecutado, diseños, financiamiento, adquisición de predios, la rehabilitación, operación y mantenimiento de los sectores que se van a favorecer.
13. ¿En lo relacionado con la Gestión Predial de los bienes que se requieren para la ejecución del proyecto, cuantos predios se han adquirido y cuantos se encuentran por adquirir para que las obras puedan culminarse satisfactoriamente y dentro de las fechas establecidas?
14. ¿Qué estrategia tiene el Ministerio de Transporte para conectar la Vía Lebrija (terminación Proyecto ZMB) con el Proyecto Ruta del Sol?
15. ¿Con respecto a la financiación de las obras del proyecto Ruta del Sol, se ha considerado la ubicación e instalación de nuevos peajes? En caso afirmativo donde se ubicarían y que tarifas se estipularían para el cobro de los mismos
16. ¿Qué recursos destinará la Nación y/o Ministerio de Transporte para garantizar la ejecución de la totalidad del Proyecto Ruta del Sol?
17. ¿En qué etapa de ejecución se encuentra el proyecto que contempla las vías del área Metropolitana de Bucaramanga bajo el proyecto Zona Metropolitana de Bucaramanga (ZMB)?
18. El Área Metropolitana de Bucaramanga, requiere un anillo vial externo para la conexión Municipio de Piedecuesta y Girón, que garanticen la movilidad del área metropolitana. ¿Qué concepto le merece al Ministerio de Transporte dicha solicitud, y que estrategia se ha implementado para que se cumpla con la misma?
19. Informe si en el Ministerio de Transporte se encuentran radicados proyectos o estudios que determinen como comunicar al Municipio de Piedecuesta – La Nevera por el sitio conocido como Sevilla.

20. En el año 2009 se llevo a cabo la venta de la Electrificadora de Santander y de Norte de Santander con el compromiso de garantizar una vía rápida en doble calzada que comunicará las ciudades de Cúcuta, Bucaramanga y Bogotá. ¿Cómo piensa la Nación cumplir con este compromiso con los Departamentos de Santander y Norte de Santander?
21. ¿Informe que presupuesto asigno la Nación y que obras se encuentran proyectadas en la vía Bucaramanga – Cúcuta?
22. ¿Qué participación presupuestal ha tenido el Ministerio de Transporte, frente a la construcción de los Puentes Flandes – Rio de Oro Girón - Santander, que está ejecutando el proyecto ZMB y cuáles son las causas en la demora del avance de los trabajos?
23. El Concesionario Autopistas de Santander, se comprometió a terminar el corredor La Salle – Lebrija que involucra los tramos 1,2 y 10 del proyecto, para el mes de diciembre de 2010. Informe el estado actual de dicho corredor y si se tiene proyectado cumplir con la fecha estipulada.
24. Dentro del Proyecto Zona Metropolitana de Bucaramanga (ZMB) que actualmente se ejecuta en los municipios de Lebrija, Girón, Bucaramanga y Rionegro, indíquenos en qué fecha se suscribió el contrato que contempla la construcción de una segunda calzada desde el sitio café Madrid al Municipio de Rionegro. Infórmenos el estado de ejecución, diseños contemplados, financiamiento, adquisición de predios, rehabilitación, operación y mantenimiento del sector.
25. ¿En lo relacionado con la Gestión Predial de los bienes que se requieren para la ejecución del proyecto, cuantos predios se han adquirido y cuantos se encuentran por trámites de legalización para que las obras puedan culminarse satisfactoriamente y dentro de las fechas establecidas?
26. ¿Dentro de los estudios que se adelantaron para la instalación de los peajes dentro de la Zona Metropolitana de Bucaramanga, cual ha sido el comportamiento frente a la previsión realizada?
27. Si ya está próximo a vencerse el plazo para la finalización de la obra que se contrató con la Concesión los Comuneros, infórmenos el estado en que

se encuentra la ejecución de la misma y cómo el Ministerio de Transporte garantizará que sea una concesión de cuarta generación. Igualmente si se han contemplado las variantes de los Municipios de Socorro y San Gil Santander.

28. ¿Existen estudios por parte del Ministerio de Transporte sobre la construcción a doble calzada del Trayecto Bucaramanga – Barbosa Santander, y se ha considerado la realización de dicha obra dada la importancia de esta vía en el orden nacional?
29. ¿En lo relacionado con la Gestión Predial de los bienes que se requieren para la ejecución del proyecto, cuantos predios se han adquirido y cuantos se encuentran pendientes de trámite de legalización para que las obras puedan culminarse satisfactoriamente y dentro de las fechas establecidas?
30. ¿Con respecto a las nuevas obras que se requieren en la Concesión que actualmente tiene Los Comuneros, se ha considerado la instalación de nuevos peajes para el nuevo proyecto de concesión?. En caso afirmativo donde se ubicarían y que tarifas se estipularían para el cobro de los mismos.
31. ¿Cuál es el compromiso presupuestal de la Nación, y cómo garantizará la terminación de la Transversal del Cararé?
32. ¿Informe a esta Comisión, el nombre del contratista y el valor del contrato adjudicado para la ejecución del proyecto Transversal del Carare?
33. ¿Relacione el estado actual del avance de obra y mantenimiento del Proyecto Transversal del Cararé?
34. ¿En lo relacionado con la Gestión Predial de los bienes que se requieren para la ejecución del proyecto, cuantos predios se han adquirido y cuantos se encuentran por adquirir para que las obras puedan culminarse satisfactoriamente y dentro de las fechas establecidas?
35. Dada la emergencia vial que se presenta en la actualidad en el Departamento de Santander por la creciente Ola Invernal, que Plan de Contingencia tiene previsto el Ministerio de Transporte para atender la rehabilitación de las mallas viales que sean afectadas.

36. ¿Cuál es el compromiso presupuestal de la Nación, y cómo garantizará la terminación de la Troncal del Norte?

Firmado Por: **DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO**
Representante a la Cámara
Departamento de Santander
PROPOSICIÓN ADITIVA A LA PROPOSICIÓN No. 011

CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y GERENTE GENERAL DEL INCO. CONCESIÓN MALLA VIAL DEL VALLE DE CAUCA Y CAUCA

1. Después de once años de formalizada el Acta de Protocolización de la consulta previa con las comunidades negras del municipio de Santander de Quilichao-Cauca, no se han culminado las obras, no se cuenta con los recursos requeridos y se están incumpliendo los compromisos previamente pactados. ¿De qué manera el Ministerio de Transporte y el INCO van a posibilitar que se cumpla con los compromisos de la consulta previa protocolizados en el Acta del 15-X de 1999?
2. ¿Cuándo se va a suscribir el convenio entre el INCO y el municipio de Santander de Quilichao-Cauca, correspondientes a los recursos del peaje previo?
3. ¿Cómo se piensa superar por parte del Ministerio de Transporte y el INCO las serias deficiencias técnicas en la concepción y diseño de la Intersección Sur de la variante al municipio de Santander de Quilichao? Entre los problemas más evidentes están la falta de empalme entre calzadas existentes y las nuevas vías, la pendiente excesiva de taludes en un gran recorrido de los ramales de la intersección, generando una casi nula visibilidad, además de la falta de señalización e iluminación en todo el recorrido.
4. ¿Cuándo va a cumplir el INCO con la totalidad de las obras contempladas en el proyecto de la Carrera 13? y, ¿Por qué existiendo las pólizas de garantía para la buena ejecución de esta obra, no se tomaron las medidas necesarias para que las vigencias de las pólizas garantizaran la cobertura hasta la finalización de las obras y el contrato?
5. ¿Qué compromisos contiene el “ACTA DE REUNIÓN CON LAS COMUNIDADES NEGRAS DE LA VEREDA EL TAJO, MUNICIPIO DE SANTANDER DE

QUILICHAO, CAUCA, CONSULTA PREVIA“ celebrada el día 21 de septiembre de 2007? y, ¿De qué se requiere para dar inicio a estos compromisos?

6. Cuándo se solucionara la situación de predios necesarios para la terminación de las obras pendientes, mencionadas en el presente cuestionario?

Firmado Por: **CARLOS JULIO BONILLA SOTO**
Representante a la Cámara
Departamento del Cauca

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No. 011

CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y EL DIRECTOR DEL INCO. SOBRE CONCESIONES VIALES

1. ¿Cuáles fueron los principales problemas en las Concesiones de 1 Y 2 Generación?
2. De los problemas presentados en las Concesiones de 1 Y 2 Generaciones, cuáles se han corregido en la 4 Generación?
3. Qué control ejerce el Estado sobre los peajes, en las vías concesionadas?, ya que el Estado tiene responsabilidad en el equilibrio financiero.
4. Se ha pensado por parte del Ministerio De Transporte presentar proyectos de ley para mejorar la legislación vigente sobre concesiones?

5. En La concesión de mejoramiento Armenia - Pereira - Manizales llevamos 12 años sin construir la intersección al Municipio de Circasia. ¿Cuándo Se Piensa Realizar Dicha Construcción?.
6. La Vía Bogotá – Buenaventura para la competitividad, vía de interés nacional falta por concesionar o contratar el Tramo Calarcá - La Paila. ¿Para cuándo está estipulado dicho contrato?

Firmado Por: **ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA**
Representante a la Cámara
Departamento del Quindío

PROPOSICION ADITIVA A LA PROPOSICION No. 011

CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DEL INCO

Una de las funciones del Instituto Nacional de Concesiones INCO a través de la Subdirección de Gestión Contractual tiene directa relación con la infraestructura, en los términos establecidos en los contratos, realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de niveles de servicios y otras obligaciones establecidas en los contratos, también supervisar el desarrollo de los aspectos legales relacionados con la administración de los contratos de concesión y demás vinculados con el objeto del Instituto. Por tal razón, cítese a debate de Control Político al señor Director de Instituto Nacional de Concesiones INCO, Doctor Carlos Alberto Rosado Zúñiga para que resuelva ante la Honorable Comisión Sexta el cuestionario que se presenta a continuación:

¿Cuál es el modelo financiero del proyecto que se estipuló en el convenio interadministrativo de cooperación No 004 de 2009 suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Secretaria Distrital de Movilidad y qué entidad lo realizó?

1. ¿Cuál es la ficha técnica del proyecto y su viabilidad para los tramos viales a entregar por el IDU en el convenio interadministrativo de cooperación No 004 de 2009?
2. Especifique las obras que se han realizado por el concesionario entre las calles 192 y 236 de la Autopista Norte y las obras realizadas entre la calle 181^a y 236 de la carrera 7ma.
3. ¿Cuál ha sido el control que a la fecha se ha hecho en la concesión vial del norte de la ciudad de Bogotá en materia de inversión?
4. Han proyectado realizar estudios de los corredores de la capital de la Republica en relación a las entradas y salidas que conectan los municipios aledaños con la ciudad?
5. ¿Existe por parte del INCO algún estudio para la administración de los corredores viales de Bogotá?
6. ¿Cuál ha sido la participación del INCO en el proyecto Ciudad Región (Bogotá Cundinamarca) y en que corredores específicamente?

Firmado Por:

WILSON HERNANDO GÓMEZ VELASQUEZ

Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

**CUESTIONARIO MINISTRO DE TRANSPORTE, DIRECTOR DE INVIAS Y DIRECTOR
DE INCO**

CUESTIONARIO ADITIVO

- 1) Cuál es el estado de avance de las obras en la vía TIBU- EL TARRA- CONVENCION-LA MATA, y que nuevas inversiones están proyectadas?
- 2) Cuál es el estado de avance de las obras de mantenimiento para la vía Cúcuta – Sardinata- Alto el Pozo- Ocaña- Aguaclara, la vía Ocaña- Convención y la vía Cúcuta – Puerto Santander.
- 3) Qué viabilidad existe de incluir la vía Ocaña- Aguaclara dentro de la concesión de la ruta del sol?
- 4) Qué inversiones se tienen previstas para la variante del Municipio de Abrego y del puente de El Zulia en la vía Cúcuta- Sardinata – Ocaña?

Firmado por:

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON
REPRESENTANTE A LA CAMARA NORTE DE SANTANDER

PROPOSICION ADITIVA

Adiciónese a la proposición 011 presentada ante la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio de la cual se cita al Ministro de Transporte, doctor **GERMAN CARDONA GUTIERREZ**, al Director del Instituto Nacional de Concesiones, INCO, doctor **CARLOS ALBERTO ROSADO ZUÑIGA**, para que absuelvan el siguiente cuestionario:

CUESTIONARIO AL DIRECTOR DE INCO

1. Informe el estado, avance de las obras y cronograma de actividades de la construcción en doble calzada de los proyectos viales: Briceño-Tunja- Sogamoso incluida la Transversal El Sisga; Ubaté – Zipaquirá; tramo 1 Ruta del Sol; Bogotá – Villavicencio; Bogotá – Facatativá – Los Alpes; Siberia- La Punta- El Vino- Villeta; Bosa – Granada – Girardot; Desarrollo Vial del Norte.
2. Qué recursos hacen falta para la terminación de las obras: Briceño-Tunja- Sogamoso incluida la Transversal El Sisga; Bogotá – Facatativá –

Los Alpes; Siberia- La Punta- El Vino- Villeta; Bosa – Granada – Girardot..

3. Allegar diseños de la intervención de la vía Ubaté – Zipaquirá, e informe si las obras iniciadas están proyectadas para la construcción de la vía en doble calzada
4. Cuando inician las obras del tramo 1 del proyecto vial Ruta del Sol?
5. Informe sobre las fechas previstas y si están dentro de los términos establecidos en los contratos para la entrega de las obras de los proyectos viales : Briceño-Tunja- Sogamoso incluida la Transversal El Sisga; Bogotá – Facatativá – Los Alpes; Siberia- La Punta- El Vino- Villeta; Bosa – Granada – Girardot.

CUESTIONARIO AL MINISTRO DE TRANSPORTE

1. Informe sobre la inversión de los recursos asignados a través del Conpes 3535 de 2008 y el Conpes 3644 de 2010, para el tema de doble calzada en los sectores ubicados en el departamento de Cundinamarca?
2. De acuerdo con las proyecciones presupuestales, qué recursos harían falta para la terminación de los proyectos viales: Briceño-Tunja- Sogamoso incluida la Transversal El Sisga; Ubaté – Zipaquirá; tramo 1 Ruta del Sol; Bogotá – Villavicencio; Bogotá – Facatativá – Los Alpes; Siberia- La Punta- El Vino- Villeta; Bosa – Granada – Girardot; Desarrollo Vial del Norte.
3. Qué acciones ha adelantado el Ministerio para buscar los recursos faltantes para la terminación de los proyectos viales: Briceño-Tunja- Sogamoso incluida la Transversal El Sisga; Ubaté – Zipaquirá; tramo 1 Ruta del Sol; Bogotá – Villavicencio; Bogotá – Facatativá – Los Alpes; Siberia- La

Punta- El Vino- Villeta; Bosa – Granada – Girardot; Desarrollo Vial del Norte.

Las respuestas al presente cuestionario deberán ser radicadas en la secretaría de la Comisión Sexta de La Cámara de Representantes dentro de los cinco (5) días siguientes al recibo de la presente comunicación conforme a lo establecido en los artículos 249 y 258 de la ley 5ª de 1992.

Firmado por:

DIEGO NARANJO ESCOBAR
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

BUENAVENTURA LEON LEON
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

IV.

Lo que propongan los Honorables Representantes

DIEGO PATIÑO AMARILES
Presidente

JAIME ARMANDO YEPES MARTINEZ
Vicepresidente

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO
Secretario

Secretario:

Leído el orden del día señor Presidente.

Presidente:

Se pone en consideración el orden del día leído, se abre su discusión, continúa la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, señor Secretario sírvase llamar a lista para verificar su votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobado el orden del día Señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Ciro Rodríguez.

H.R. Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Gracias señor Presidente, quiero pedirle a usted Señor Presidente y a la Honorable Comisión Sexta, que le demos un minuto de silencio por la muerte en el día de ayer del ex - Gobernador de Norte de Santander el doctor Cayetano Moreli Lázaro, quién también fue alcalde de Cúcuta y su hijo el doctor Luís Miguel Moreli también en el periodo pasado fue ex – gobernador del Norte de Santander, por sus grandes ejecutorias, por nuestro departamento y nuestro país.

Presidente:

Entonces un minuto de silencio, muchas gracias.

Siguiente punto del orden del día señor Secretario.

Secretario:

Anuncio de proyectos de ley de conformidad con el artículo 8º. del Acto Legislativo No. 01 del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas ponencias para primer debate, el día que la Comisión sesione.

Presidente:

Señor Secretario que proyectos hay ya radicados.

Secretario:

Señor Presidente hasta el momento la secretaría se permite informar que no tenemos ningún proyecto para anunciar.

Presidente:

Yo le voy a pedir a los Honorables colegas que en la sesión anterior hicimos un llamado para que por favor radiquen lo más pronto posible los proyectos que les han sido asignados, ya a muchos de ustedes se les ha dado una prórroga para hacer la ponencia y esperamos que en la próxima sesión podamos hacer el anuncio de los respectivos proyectos.

Señor Secretario entonces continúe con el siguiente punto del orden del día.

Secretario:

Citación a funcionarios públicos. La Secretaría se permite informar que nos acompaña el doctor Juan Miguel Durán Prieto, Superintendente de Puertos y Transportes, la Gerente General del INCO, doctora María Inés Agudelo Valencia y el delegado de la Contraloría el doctor Nelson Isasia León.

Señor Presidente antes de que usted ordene el debate me voy a permitir dar lectura a una carta que viene de Congreso Visible para la Comisión Sexta, escúchenla muy atentamente.

Universidad de los Andes
Congreso Visible

Doctor
DIEGO PATIÑO AMARILES
Presidente
Comisión Sexta
Cámara de Representantes
Ciudad

Apreciado doctor:

A nombre del programa Congreso Visible del departamento de Ciencia Política de la Universidad de los Andes, queremos por este medio agradecer la oportuna colaboración que la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes nos ha brindado hasta el momento, ofreciéndonos información actualizada sobre las votaciones nominales que tienen lugar en la Comisión, destacamos la organización con la que es manejada la información y valoramos profundamente el apoyo y la cordialidad con la que sus funcionarios se relacionan con los miembros de nuestro equipo de trabajo.

Creemos que mantener esta dinámica de mutua colaboración permite proveer a la ciudadanía de información de calidad y resaltar la indispensable labor que el Congreso y particularmente su Comisión desempeña, con lo que Congreso Visible espera mantener e incrementar estos vínculos de colaboración.

Fdo:

MONICA PACHON BUITRAGO
Directora Proyecto Congreso Visible
Departamento de Ciencia Política
Universidad de los Andes

Ahora sí señor Presidente de acuerdo a la carta leída de la organización al evento, así mismo señor Presidente, hay varios alcaldes de Cundinamarca que nos están acompañando también.

Presidente:

De los citantes aquí se encuentran presentes 6, el señor Ministro de Transporte aún no ha llegado y me parece que es fundamental la presencia de él para empezar el debate, me dicen que ya está llegando, pero estamos en transmisión en directo, yo quisiera entonces manifestarles que este es un debate que seguramente nos va a tomar más de una sesión por el extenso cuestionario que se le ha formulado al Ministerio, vamos a dar entonces 20 minutos máximo a cada uno de los que han suscrito cuestionarios y luego le daremos la intervención tanto al Gobierno como a la Contraloría General de la República.

El orden entonces que se ha establecido para el debate es el siguiente, intervendrán los Honorables Representantes: Jhon Jairo Roldán, Carlos Julio Bonilla, Luis Guillermo Barrera, Didier Alberto Tavera, Atilano Alonso Giraldo, Ciro Antonio Rodríguez, José Edilberto Caicedo, Wilson Hernando Gómez, Diego Naranjo Escobar. Tiene la palabra el doctor José Edilberto Caicedo.

H.R. José Edilberto Caicedo:

Con un afectuoso saludo para los Honorables Representantes, para todos los invitados, la Gerente del INCO, el Superintendente, no

entiendo algo ahí señor Presidente y me parece que hay que ponerlo sobre la mesa, le propuse al Representante Jhon Jairo Roldán en una reunión de Plenaria que porque no hacíamos una citación a la gerencia del INCO para entrar a evaluar todo este tema de las concesiones, aunque yo traía la proposición, finalmente el doctor Jhon Jairo Roldán la presentó con el doctor Guillermo Barrera hicimos algunas observaciones y yo muy juiciosamente entregue mi cuestionario de primero, la semana pasada me notifica el Secretario haciendo referencia a que mi intervención no es de primero sino de segundo, yo hablo con el Representante Jhon Jairo Roldán y le digo que no tengo ningún inconveniente, pero a mí me parece que esto si ya raya en una posición subjetiva que me molesta y se lo digo con toda franqueza señor Presidente, yo creo que si aquí se estableció un criterio de quién presenta su cuestionario en primera instancia, es el que inicia el debate pues debería hacerse así, no se hizo así y arranca el Representante Jhon Jairo Roldán, no tengo ningún inconveniente, pero dentro de la estructura se entendía que yo iniciaba en segundo lugar, no entiendo cuál es la razón para que a mí me pongan en el puesto séptimo del debate, cuando hoy me di en la tarea y así lo conoce el Secretario de invitar a los alcaldes de la sabana de Bogotá y de Cundinamarca, que van a estar aquí muy atentos al debate para poder recibir alguna respuesta a una gran cantidad de interrogantes que hay en ese sentido, quiero pedirle por favor que rectifique ese tema y que como estaba previsto después del Representante Jhon Jairo Roldán proceda yo a hacer mi intervención señor Presidenta.

Presidente:

Haber doctor Caicedo yo le respondo, usted acabo de llegar y a mí me pidieron un listado para poder definir cómo iban las diapositivas que se van a presentar y entonces como usted no estaba presente me tome la libertad de ordenarlo con los que ya habían llegado.

H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque:

Señor Presidente creo que el señor Secretario sabe y le traje aquí una certificación de mi incapacidad, lo llame a las 9 en punto, finalmente después le marque otras 4 o 5 veces y no me pude comunicar para comunicarle precisamente eso, que yo ya me estaba desplazando para acá, porque estoy andando en muletas y por eso no pude llegar exactamente a las 9 de la mañana, pero le ruego por favor que revise ese tema por cuanto de acuerdo con ese esquema que usted plantea pues prácticamente los temas que se van a tratar con los alcaldes del departamento en las concesiones viales de Cundinamarca no se podría hacer en el día de hoy, entonces señor Presidente por favor le ruego tenga en cuenta esa apreciación que le manifiesto. Muchas gracias.

Presidente:

Doctor Barrera en el uso de la palabra.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias señor Presidente, un afectuoso saludo para todos los presentes, para la gerente del INCO, para el señor Superintendente de Puertos y Transportes, a los compañeros, en honor a la verdad yo creo que le asiste toda razón al Representante Caicedo, nosotros aquí aprobamos una proposición para este debate de control político, casi que liderada por él, todos somos testigos de las limitantes en salud que tiene nuestro compañero y no sería justo para con José Edilberto Caicedo que haciendo un enorme esfuerzo, ayer nos consta que no pudo asistir a la Plenaria, haciendo un enorme esfuerzo para estar en este debate de control político; él habiendo invitado a los alcaldes y

dirigentes de Cundinamarca, pues me parece Señor Presidente que es justo que el intervenga en el orden en que inicialmente se había propuesto, es decir que una vez intervenga el doctor Jhon Jairo Roldán pues lo haga el Representante Caicedo.

Presidente:

Muy bien doctor Barrera, doctor Caicedo le hago una pregunta, usted tiene algún material que deba de radicar allí, bueno entonces vamos a modificar el orden, entonces de segundo queda el doctor Caicedo y siguen en el mismo orden como lo leí. Tiene la palabra el doctor Jhon Jairo Roldán.

H.R. Jhon Jairo Roldán:

Gracias señor Presidente, un saludo a los compañeros de la Comisión Sexta y a los asistentes esta mañana, yo le tengo señor Presidente una proposición, que demos unos cinco minutos hasta que llegue el Señor Ministro, es muy importante, ya está aquí la directora del INCO, pero es muy importante que el señor Ministro este aquí presente, que demos unos cinco minutos, o que pues se aclare si el Ministro llega o no; y adicionalmente Señor Presidente quisiera que la Secretaría nos informara porque no está presente la doctora Sandra Morelli después de haber sido citada, escuché es que hay un delegado de la doctora Sandra Morelli señor Presidente.

Presidente:

Señor Secretario sírvase responderle al doctor Jhon Jairo Roldán.

Secretario:

Honorable Representante la respuesta llego ayer a las 10 de la mañana e inmediatamente se repartió y el doctor Manuel Antonio Díaz Jimeno Secretario Privado, si quiere leemos la excusa y la delegación que hizo al doctor Nelson, que dice lo siguiente.

Bogotá, 16 de noviembre de 2010

Doctor
FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO
Secretario General Comisión Sexta
Cámara de Representantes
Bogotá D.C.

Respetado doctor Díaz:

En atención a la amable invitación cursada a la señora Contralora General de la República, con el fin de asistir a la sesión del día miércoles 17 de noviembre a partir de las 9:00 horas para desarrollar la Proposición No. 11 de 2010, me permito comunicarle que la doctora Sandra Morelli Rico no podrá acompañarlos al debate, por encontrarse a esa misma hora en la Comisión Legal de Cuentas en la presentación del señor Auditor General de la República sobre el informe de auditoría a la Contraloría General de la República a 31 de diciembre de 2009.

No obstante, la señora Contralora estará atenta a las conclusiones surgidas en el debate, por lo cual, delega al doctor Nelson Izaciga León, Contralor Delegado para el Sector de Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Territorial.

Cordialmente,

MANUEL ANTONIO DIAZ JIMENO
Secretario Privado

Leída la excusa Honorable Representante.

Presidente:

Bueno señores estamos en directo por televisión, entonces podemos empezar el debate, tenemos aquí a la señora directora del INCO, al señor Superintendente de Transporte y Puertos. Doctor Jhon Jairo Roldán.

H.R. Jhon Jairo Roldán Avendaño:

Se citaron tres funcionarios del Gobierno central señor Presidente, de los tres funcionarios hay dos, hay un delegado, yo personalmente en la exposición que tengo que es de vital importancia que esté el señor Ministro, si usted considera señor Presidente pues yo no tengo ningún problema de arrancar, pero arranco dejando la constancia de que igual estamos, son las 10:15 a.m. y es un debate que estaba citado para las 8 de la mañana, entonces el señor Ministro no tiene 5 minutos de retraso sino hora y quince de retraso, si usted considera Señor Presidente yo no tengo ningún problema de arrancar pero yo creo que a la Comisión nos vuelve a pasar lo mismo, no en el caso del señor Ministro que ha sido muy diligente con la Comisión sino con la doctora Sandra Morelli, yo en particular estoy pidiendo una cita con ella de manera personal no para ningún tipo de tema burocrático sino para algunos asuntos del departamento de Antioquia hace dos meses y no ha sido posible y hoy que tenía pues como la expectativa de al menos saludarla de manera personal aquí, tampoco se hace presente, como usted considere señor Presidente yo no tengo ningún problema de arrancar.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias señor Presidente, como quiera que el debate seguramente se va a prolongar para la próxima sesión o próximas sesiones, si sería prudente señor Presidente pues que una vez más se le curse invitación a la señora Contralora dada la importancia que tiene el tema que se va a debatir en esta Comisión, hoy contamos con la presencia de uno de esos delegados, pero no menos cierto reviste de vital importancia la presencia de la señora Contralora, así que yo le sugiero respetuosamente señor Presidente para que ella en la próxima sesión nos acompañe, sobre todo cuando hagamos un análisis de conclusiones y recomendaciones al debate de control político que va a adelantar esta Comisión.

Presidente:

Claro doctor Barrera así se hará, vamos a reiterarle la invitación entonces a la señora Contralora para que en la próxima sesión donde se continúe este debate haga presencia.

Quiero recordarles que la Comisión Sexta está invitada para el Congreso Nacional de Infraestructura la semana entrante entre los días 24,25 y 26 para que aquellos que quieran asistir a este Congreso pues se lo hagan saber a la Secretaría para hacer los trámites correspondientes.

Bueno doctor Roldán, yo creo que debemos esperar que el Señor Ministro este presente, le agradecemos la presencia y la visita del doctor Buenaventura León, colega nuestro de la Comisión anterior, bienvenido y también citante de este debate, tiene la palabra el doctor Ciro Rodríguez.

H.R. Ciro Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias por darme la palabra nuevamente y saludar muy especialmente a los funcionarios que se hacen presentes en la Comisión Sexta. Quiero aprovechar este receso Presidente para informarle a la Comisión Sexta que el proyecto de ley No. 001 del 2010 cuyo autor se encuentra acá también el doctor Buenaventura León y que toda la Comisión lo respaldó unánimemente, que tiene que ver con ampliar la vigencia de los toques para los subsidios de los servicios de energía eléctrica y gas domiciliario, el gobierno nacional acaba de avalar este proyecto, es muy importante esta labor que ha hecho la Comisión de respaldarlo ya con este aval del gobierno nacional aspiramos que en la tarde de hoy, en la plenaria de hoy se apruebe el proyecto y así los usuarios de estratos uno y dos de energía eléctrica y gas puedan seguir teniendo este beneficio tan importante de subsidio en estos servicios que son fundamentales para la vida de los colombianos y especialmente de los estratos bajos.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Wilson Arias.

H.R. Wilson Arias Castillo:

Presidente yo quiero expresar mi solidaridad, iba a decir con los citantes, evidentemente con los citantes, pero yo casi que digo con la

Comisión en pleno, yo creo que el reclamo que aquí se ha hecho en muy buenos términos por parte del doctor Jhon Jairo Roldán y varios de los integrantes de la Comisión pues tiene plena justificación, es verdad que hemos tenido el concurso de algunos ministros y creo que la Comisión reconoce la productividad de su presencia, en todo caso no se trata solo de debates que conciernen a la Comisión, sino al país entero, pero la recurrente ausencia y llegada tarde de algunos de los altos funcionarios a veces logran entorpecer de buena manera los debates, el de hoy en particular tiene muy diversos actores, es un número muy importante pero además muy representativo, que vengan aquí alcaldes, jefes de entidades territoriales a participar de este debate pues da cuenta de la importancia que el país entero le atribuye y que las células más básicas de él, obviamente concierne a los ciudadanos de manera muy directa, de modo que expresar nuestra solidaridad, yo estoy especialmente interesado, lo anuncio, es probable que hoy dado el número de citantes y de actores que van a participar no podamos concluirlo, pero anticipo el interés en establecerlo, que me parece que es de fondo Presidente y es el anuncio del gobierno de convertir este tema vial en una locomotora; tenemos la preocupación de los modestísimos presupuestos que se han designado para ello, que es más o menos la misma situación que se presentan en las otras locomotoras, no hay plata para la locomotora de educación hay para la guerra, no para la educación; en fin las restantes locomotoras cada vez se desvanecen más y presentan un ímpetu cada vez más discursivo que real en términos presupuestales, pero creo que en este caso la convocatoria que se ha hecho por parte de los citantes concurre perfectamente a ese propósito de establecer el alcance real de la política gubernamental y su impacto, tanto en el crecimiento económico como en materia de empleo. De modo que expresar la solidaridad con los citantes y agradecer el pronto inicio y restablecimiento del mismo.

Presidente:

Entonces como lo habíamos anunciado, vamos a darle máximo 20 minutos a cada uno de los citantes, el orden entonces definitivo quedará así: Jhon Jairo Roldán, José Edilberto Caicedo, Carlos Julio Bonilla, Luís Guillermo Barrera, Didier Tavera, Atilano Giraldo, Ciro Antonio Rodríguez, Wilson Gómez, Diego Naranjo y si llega el doctor Carlos Andrés Amaya será el décimo, tiene la palabra el doctor Roldán.

H.R. Jhon Jairo Roldán Avendaño:

Gracias señor Presidente, un saludo muy especial al señor Ministro Germán Cardona, a la directora del INCO doctora María Inés Agudelo, al Superintendente de Puertos Juan Miguel, al delegado de la señora Contralora Sandra Morelli, a los alcaldes cercanos acá del Departamento de Cundinamarca, las personas interesadas en este más que un debate lo hablaba yo con los compañeros, esto es más que un debate es una oportunidad que tenemos los Representantes de la Comisión Sexta, ya lo han tenido otras comisiones; como cosa rara estamos nosotros aquí tardecito en la Comisión que nos compete, pero vamos a tratar de hacerlo lo más productivos, es más que todo señor Ministro y señora Directora del INCO de traerles a ustedes unas observaciones que nosotros hemos recogido, esta es la Comisión por naturaleza del Ministerio, esta es la Comisión donde estamos un grupo interdisciplinario de profesionales sobretodo en el campo de la educación, toda vez que también nos corresponde en esta Comisión el tema educativo, pero un tema muy importante, el tema de la infraestructura del país, como en el caso mío y otros compañeros acá en el campo de la ingeniería.

Al tocarme a mí el inicio de este debate, aprovecho esta oportunidad para agradecer a mi compañero José Caicedo, que nos pusimos de acuerdo y el aceptó a buena hora con su reparo al lugar ahorita del segundo al séptimo ya es mucho cuento, del primero al segundo es pasable, pero vamos a empezar. Iba a decirles que hice una pequeña relación del tema de las concesiones, todos sabemos que las concesiones son el elemento que tiene no solo Colombia sino todos los países que han marcado la pauta en este tema donde podemos hacer una alianza entre un capital privado y el Estado, con una expectativa real, de que los dineros que se invierten en valor presente son pagados en el futuro; en el país se han generado tres tipos de concesiones, concesiones de primera generación, concesiones de segunda generación y concesiones de tercera generación. Las concesiones de primera generación se presentaron entre el año 95 y el año 96 donde se tuvieron 11 proyectos concesionados con un alcance de 1460 kilómetros, con una inversión de 800 millones de dólares; los proyectos de segunda generación, buscaron solucionar los problemas que se presentaron en la primera generación mediante una redistribución de los riesgos, diseños a fase tres que fue una de las falencias más grandes de los proyectos de primera generación, mejora en estudios de demanda y tráfico, obtención de licencias ambientales que fue uno de los grandes problemas que inclusive persisten; y la tercera generación, se diferencia de la segunda generación principalmente por el mecanismo de selección del concesionario en donde la única variable que se tiene en cuenta y que determina cuál es el concesionario encargado de realizar las obras es el menor valor presente de ingresos, que creo que es uno de los motivos graves señor Ministro que nos tiene en este atolladero hoy con las concesiones.

Son 25 concesiones viales, donde se trato pues de abarcar un globo muy importante de nuestro país, no me voy a detener a mencionarlas

por agilidad en el debate y en aras de que somos 7 los compañeros que vamos a intervenir.

Les voy a hacer una referencia muy rápida de ellas sin hacer una descripción clara, la malla vial del Meta, la concesión Siberia, la Punta del Vino; Santa Marta- Riohacha- Paraguachon; Bogotá- Villavicencio, Cartagena- Barranquilla; desarrollo vial del Norte de Bogotá; Fontibón- Facatativa- Los Alpes; Nuevo Espinal- Girardot; desarrollo vial del oriente de Medellín; Armenia- Pereira- Manizales; malla vial del Valle del Cauca; Palenque- Briceño –Tunja- Sogamoso; Bosa- Granada- Girardot; Pereira – La Victoria; zona metropolitana de Bucaramanga; Rumichaca- Pasto- Chachagui; Córdoba- Sucre; área metropolitana de Cúcuta; ruta Caribe; Girardot- Ibagué- Cajamarca; ruta del sol sector uno; ruta del sol sector dos; ruta del sol sector tres que deben ser muy recordadas por ustedes señor Ministro, por sus opiniones en su momento que no fueron tenidas en cuenta y la transversal de las Américas uno.

En este aspecto de las generalidades y habiendo hecho un análisis de los cuestionarios de los demás compañeros yo me voy a centrar en dos aspectos, un aspecto muy importante señora Directora, señor Ministro que uno analizando en detalle las cifras que se tienen pues simplemente hay que hacer un análisis muy claro y se asusta uno de las cifras que arroja el capítulo de las adiciones a los proyectos.

Quiero decirle señor Presidente, que mi cuestionario que fue respondido a tiempo por el Instituto, yo quede supremamente satisfecho con las respuestas que me dio el Ministerio, que me dio el INCO y lo que yo estoy exponiendo es todo base de las informaciones que a mí me dieron, yo aquí no tengo ningún dato distinto, porque vamos a mencionar unas cifras que son delicadas tanto para los concesionarios como para el Instituto y aquí con la presencia de la

Contraloría son unos datos que pueden sonar un poquito raros, atrevidos, pero que en realidad son algo totalmente que fue suministrado por el INCO y aquí está.

En las adiciones a los proyectos señor Ministro, usted lo sabe, se traslado la corrupción administrativa de la contratación a las adiciones, ¿y por qué se traslado a las adiciones? Por una cosa muy sencilla, porque las adiciones se hacen directamente con el contratista que esta, las adiciones no se tienen que someter a ningún tipo de concurso, las adiciones son una mesa donde se hablan dos personas, se debían de hablar tres, el interventor, el contratista y el contratante en este caso el Estado, pero hemos sabido por informaciones que ahora en estos tres, cuatro meses han salido a la luz pública que las adiciones han sido como diríamos en el adagio popular el “vocato de cardinale”.

Vamos a ver ahorita cuál es el monto tan exagerado de las adiciones en el tema de las concesiones y tenemos las adiciones en dos aspectos, tenemos las adiciones a nivel económico que la Ley 1150, que no se señor Ministro porqué no se detuvo en este tema cuando a una obra pública normal se le hacen reparos por una adición hasta el 50%, las concesiones se dejaron abierta, aquí no hay monto en una adición económica en concesiones y lo hemos escuchado ahorita en la Plenaria con los proyectos de ley, se han convertido en arbolitos de navidad, pero arbolitos de navidad que ascienden a miles de millones de pesos, porque ya a la concesión original se le montan una serie de proyectos, inclusive en detrimento de otros que estuvieron contemplados en el proyecto original y se vuelve una colcha de retazos en plazo y en plata.

Aquí hay algunas concesiones que señora directora; y como lo dije ahorita nosotros no le estamos haciendo un debate a usted señor

ministro Germán Cardona y a usted señora Directora, esto es un debate, ustedes acaban de llegar, tienen una tarea supremamente importante en lo que se viene con lo que están encontrando, aquí hay concesiones, como la concesión de la Sabana de Occidente, que empezó 109 mil 532 millones y termina hoy esta, porque ojala Ministro este cerrada su capacidad y vehemencia la va a dar para que este cerrada, hoy está en 534 mil 420 millones de pesos, es decir tuvo una ampliación en plata de 487.9%, cuando en una obra pública no podemos superar el 50% igual con unas causales supremamente claras, 487.9%; concesión Santa Marta- Paraguachon, empezó en 121 mil 540 millones, hoy está en un billón 064 mil, es decir esta concesión se amplió en 867.3%, inclusive en la revista Poder señor Ministro, señora Directora no sé si algunos compañeros tuvieron también la oportunidad de leer la revista, creo que en el mes de septiembre, sacaba un artículo donde se hablaba inclusive que esas concesiones salían era de la Casa de Nariño, no salían de una concertación entre técnica-financiera y jurídica entre interventor contratante y concesionario.

Traigo a colación otras concesiones como la sociedad concesionaria vial de los Andes, empezó en 338 mil 491 millones y termina señor Ministro hoy con 2 billones 439 mil, una ampliación en plata de 720.9%, señor Presidente usted es ingeniero civil me imagino que cuando fue gobernador tuvo que ir muchas veces a la Contraloría y a la Procuraduría a justificar una adición de 10 o 15% de un contrato, de una escuela, de una vía, de un comedor comunitario y aquí estamos presentes ante adiciones de 805%, 700%, 900%, o sea señor Ministro cuál era la clave aquí, uno meterse como lo decimos en el adagio popular los ingenieros, uno se tiene que meter, después que se meta el INCO, ahí hacemos cosas, pacemos una propuesta de 120 mil millones, pacemos una propuesta de 350 mil millones, que estando

adentro tenemos la expectativa de llegar a dos billones y así está pasando acá.

Aquí hay concesiones como la concesión de Occidente sociedad anónima, empezó en 91 mil millones 295 normal, para los que conocemos de ingeniería y los que hemos sido secretarios de obras públicas como en el caso mío de provincia, es normal una concesión de 90 mil millones de pesos, 100 mil millones de pesos, donde estén los grandes constructores del país, las grandes monarquías de la construcción señor Ministro, porque aquí ya hay concesiones a 30, 35 años, 40, 50, años, eso ya es una monarquía, porque hoy este señor que no los conozco personalmente y no tengo nada que decir de ellos que tiene hoy 60, 50 años y tiene una familia constituida, todos los días le pueden decir a sus hijos que tienen 13, 14, 20 años, tranquilo mijo que es que aquí tenemos un negocio con el Estado que durante 50 años, sea quién sea el Presidente, sea quien sea la directora o director del INCO, ellos están ahí.

Concesión vial los Comuneros, señor Ministro 45.979 millones, eso es normal y en su momento era un proceso normal, una licitación se adjudico en audiencia, el ministro Andrés Uriel Gallego de quién no tengo absolutamente ninguna tacha ni ningún reparo, porque lo conozco personalmente porque fue mi profesor en la Facultad de Minas de la Universidad Nacional y porque es paisa, se hizo un proceso normal, pero estos concesionarios inicialmente se ganaron un proyecto de 45.979 millones pero paso a 226.753 millones o sea que gozaron de una adición de 493.2%, uno como empresa constructora normal dice, hombre y esta gente porque no se presenta a los proyectos de obra pública normal, en su momento con Ley 80 ahora con la Ley 1150, pues porque no necesitan, como se van a presentar a un concurso donde solo les permiten una adición del 50% y donde tiene que pelear con otras empresas que están tratando de salir

adelante cuando en el INCO están a la espera de una adición del 700, 800, 900%.

Concesionaria autopista de la Sabana, empezó en 267.743 millones termina en 804.444 millones, es decir un aumento del 305%.

De las 25 concesiones, 14 concesiones están con una ampliación en plata del más del 200% y lo permite la ley, aquí no hay ningún cuestionamiento señora directora porque lo permite la ley, se presentó la discusión en los plazos que no lo permite la ley, es así señor Ministro no la permite la ley, porque la Ley 1150 que la estamos entre comillas estrenando, en su artículo 28 dice que ninguna concesión puede ser ampliada de su plazo inicial en un 60%, eso está escrito en la ley y que nos vemos acá.

Concesión Vía al Mar, que paso de 46.075 millones a 371.305, se amplió en plata, óigase Ministro, claro que usted sabe más estas cifras que yo, porque usted fue el que me las regalo a mí y usted señora Directora, se amplió en plata en 805.9%, pero en plazos se amplió 97.3% y la ley solo permite el 60%, recuerde señor Ministro que se presentó un esguince diciendo que no era el plazo inicial, que la Ley 1150 lo dice muy clarito el plazo inicial y el plazo inicial es el plazo inicial y es taxativo y usted no le puede sacar absolutamente ningún esguince.

Presidente:

Doctor Ciro Rodríguez utilice el micrófono por favor.

H.R. Ciro Rodríguez Pinzón:

Gracias Presidente, para uno tener más precisión, porque es que usted deja entrever que hoy hacen el contrato y a los 8 días hacen la adición, entonces lo que entiendo es que usted tiene la conexión de primera generación que después se adicionaron para tener más claridad en el tema, le pediría ese favor doctor Jhon Jairo Roldán.

H.R. Jhon Jairo Roldán Avendaño:

Aquí tenemos una limitación doctor Ciro Rodríguez es de tiempo, porque esto es del cuestionario, yo les traje el cuestionario, nosotros sabemos que hay 25 concesiones entre primera, segunda, tercera, independientemente que haya sido del año 96, que haya sido que no estaba la Ley 1150, si para allá va usted le doy la razón en eso, pero independientemente de ese tema, lo hice así doctor Ciro Rodríguez por ahorrar y porque no me dedique al tema de los tiempos de inicio; quería recalcar señor Presidente en este tema punto que las adiciones en plata y las adiciones en plazo.

Una cosa muy importante señor Ministro, que yo se que por lo que hemos leído y escuchado en los medios de comunicación usted está muy preocupado con este tema, el tema de las adiciones es el verdadero problema de las obras públicas en este país, sea en el periodo que sea, el tema de las adiciones es el verdadero problema, ¿por qué? Porque se convierte una adición en plata en una conversación entre dos personas en el momento histórico que sea, discúlpeme doctor Ciro Rodríguez que no estaba preparado para dar las fechas, igual ahí están en el cuestionario.

En el tema de las ampliaciones de plazo, desarrollo vial del Valle del Cauca, que igual empezó en 904 mil millones 366 y se amplió el plazo en el 175% señor Ministro, supongamos que no estuviera la Ley 1150

en vigencia, que sea de segunda generación, que sea antes del año 2009.

Ahora que está pasando al interior de los proyectos señor Ministro, yo tengo aquí un informe de la Contraloría que desafortunadamente apenas nos llegó en el día de ayer supremamente voluminoso.

La concesión de la Sabana, según una auditoría integral que hizo la Contraloría General de la República, este contrato de concesión que fue firmado el 2 de julio de 2004 con un plazo inicial de 192 meses. Que quiero señor Ministro, señora Directora y compañeros hacer el análisis de esta concesión, esta concesión tiene con el análisis de la Contraloría General de la República 18 otrosí. ¿Qué es otrosí a un contrato? Ya es un cambio de condiciones del contrato original, donde se sientan los interesados a cambiar todo, hombre que hay un retorno en el kilómetro; y le traigo a colación este tema de Antioquia señor Ministro, concesión Acevedo- Santuario de DEVIMED, empieza en el kilómetro 0 en todo el eje del río Medellín, entre los municipios de Medellín y Bello área metropolitana, hasta el municipio de Santuario oriente antioqueño, ya no sabemos ni para donde va, ni a donde llega.

Entre el kilómetro 0 y el kilómetro 5 más 800 que es el peaje habían tres retornos señor Ministro y ya hay dos y a ojo de buen cubero el segundo retorno que se dejó de construir no vale menos de 70 mil millones de pesos y no se va a construir y en una carta dirigida de DEVIMED que es el concesionario dice, no, en un otrosí se definió que ese retorno no se iba hacer.

Yo le hago una pregunta señor Ministro y directora del INCO, esto no se lo dijo a los concesionarios cuando se presentaron la primera vez, entonces cuando yo con 30, 40, 50 otrosí en el transcurso de la concesión, cambio las condiciones, yo estoy hablando es de otro

proyecto, es más con el análisis que se hace a las concesiones de hoy, ninguna concesión señor Ministro, ni las discutidas en adjudicaciones ahorita en el mes de agosto antes del 7, ninguna concesión es el proyecto original; y parece ser que había también una información privilegiada señor Ministro, que los que fueron adjudicatarios de las concesiones sabían que iba a haber ampliaciones de miles a billones y que iban haber ampliaciones de plazo de meses a años, eso en un tema responsable por ejemplo de bolsa, eso son delitos supremamente graves.

Quiero, ahí dejar este tema de los plazos en dinero y en tiempo señor Ministro que yo se que usted lo sabe pero lo quería solidarizar con los compañeros y las personas que están acá.

Hice un cuadro comparativo señor Ministro de las adiciones, el valor inicial, las concesiones y usted lo decía en estos días en un medio de comunicación, el valor inicial de las 25 concesiones, sin contar lo que sigue, porque esto no ha parado señor Ministro y usted sabe lo que le espera con la ruta del sol, usted sabe más que nadie lo que le espera con la ruta del sol.

El valor inicial de las concesiones fueron de 12 billones 593 mil y las adiciones 10 billones 200 mil, eso no es lógico, en ninguna parte del mundo y yo no estoy aquí haciéndole un debate al doctor Uribe el que aprecio y le reconozco todo lo que hizo por nuestro país en los ocho años, ni al señor Ministro ni a los ex directores, pero esto está ahí y con un agravante Ministro que era que con los 12 billones nosotros hacíamos una longitud origen destino de 5.129 y ahora hacemos con 10 billones más 5.688 e hicimos una adición de escasos 540 kilómetros que valieron 10 billones y 5.000 kilómetros nos valían 12.

Yo quiero dejar esta reflexión ahí señor Ministro, y aprovechando los 4 minutos y medio que me quedan señor Presidente, quise detenerme en un tema de la composición nacional de las concesiones, ahí lo tenemos todos en el cuestionario, ahí está la información en el INCO, composición nacional de las concesiones, yo en mi cuestionario había hecho una pregunta referida específicamente al tema del grupo NULE señor Ministro y me parece que lo que paso con el grupo NULE, no podemos desaprovechar lo que paso señor Ministro para hacerle un revolcón al tema de la contratación en el país, ahí están las concesiones, una por una, agradezco esta información que me pasa el INCO, porque no siempre una entidad la pasa con el detalle, composición accionaria, concesión por concesión, malla vial del Meta, y así, pero lo que más nos interesa en este corto tiempo señor Presidente es un cuadro resumen que hice yo, composiciones accionarias y aquí aparecen 10 grupos, 10 personas privadas y naturales, Carlos Alberto Solarte hermano o no sé, porque no tengo el placer de conocer estos señores, ni tengo nada contra ellos, Luis Solarte y aparecen en concesiones, es más hay una concesión que aparecen 50 y 50 o sea cuando se reúnen en el cumpleaños de la familia, “voz como vas”, “yo como voy”, excelente, estos señores tienen 1.4 billones de las concesiones del país, uno y uno, los dos tienen 2.8 billones de las concesiones del país, pero no ahorita doctor Ciro Rodríguez, a dos o tres meses, a 40 años.

Usted tiene razón Ministro cuando nos ha dicho en Plenaria y en Comisión, yo estuve analizando que fue lo que me entregaron, porque es que como veo lo que me entregaron aquí la maniobrabilidad y las expectativas que tiene hoy el gobierno y la unidad nacional se van a reducir. CANCUN Construcciones 1.4 millones, grupo DINSA señor Ministro con lo que me hace quedémonos ahí porque después vamos a analizar el tema de los aeropuertos. Grupo DINSA y después vamos a analizar ese tema 1.4 millones, MINCIVIL 635 mil millones, aquí hay

empresas paisas muy prestigiosas y yo aquí estoy dando un informe de unas respuestas que me dieron Con- concreto 611 mil millones; Pavimentos Colombia, Construcciones el Cóndor, CONCAY tan querida en el Distrito 315 mil millones, ese es otro problema que conlleva a esto y lo que yo ahora jocosamente llamaba señor Ministro estas monarquías, porque ya son es unas monarquías, lo que está establecido.

Le voy a pedir su dispensa señor Presidente para esto, que se que lo va a volver a usted más canoso señor Ministro en estos 4 años con tendencia a 8 años, las vigencias futuras, vigencias futuras, se repartieron igual que los plazos y las adiciones, yo tengo un cuadro año por año señor Presidente de la Comisión del año 2011 al 2027, gocemos ahora la popularidad de nuestro Presidente, porque no hemos conocido esto ni hemos podido maniobrar con esto, pero quién gobierna con vigencias futuras, estamos hablando del solo vial férreo y portuario del 2011 al 2027, ahí tengo un cuadrito resumen señor Ministro, 18 billones de pesos, vigencias futuras y uno podría decir, no son 25 concesiones, cada una está en promedio por cuatro consorciantes, entonces son 25 por 100 grandes empresas, no, es que eso se choca, eso se cruza, eso se transversaliza y esas 25 concesiones están en manos de 13, de 14 o sea que a esos 13 o 14 distinguidos empresarios del país, les debemos del 2011 al 2027, 18 billones de pesos, eso les debemos señor Presidente, 18 billones y usted va y ahorita celebro que he visto muchas fotografías de mis compañeros de la realidad y celebro que hayamos programado como esta entrada con mi exposición; y ya vamos a ver señor Ministro lo que pasa en cada concesión, es que lo que pasa en cada concesión, usted sabe que cuando ellos hicieron su propuesta prometieron como le dicen a uno en el adagio popular y más a nosotros los políticos el cielo y la tierra, prometieron el cielo y la tierra, ambulancias cada 500 metros, tranquilo, teléfonos de emergencia que son bobadas, casetas

de peaje, que se mojan no solo los empleados sino uno cuando saca de la mano a pagarles.

Las condiciones iniciales de los contratos señor Ministro, las condiciones iniciales sin hacer un análisis riguroso que nos vamos a dedicar a hacerlo, no se han cumplido en un 80% y entonces cual es la situación del que quedo de segundo en una concesión, el que quedo tercero, el que quedo de cuarto.

Yo quiero rematar y dejar ahora para el tema de conclusiones que no se si sea hoy señor Ministro con esta mediana conclusión o con este abre bocas a la conclusión definitiva, aquí Ministro y señora Directora cuál era el verbo a conjugar, metámonos, después de metidos vamos a estar 40 años, vamos a pasar de 90 mil millones a billones y vamos a pasar de 100 meses a años, de verdad señor Ministro de que es una situación supremamente delicada, la Contralora ha manifestado su interés, el interés de nosotros como la Comisión encargada de los asuntos de infraestructura física del país, es también ese interés señor Ministro, aquí no estamos acusando a nadie, aquí no estamos atacando a nadie, este es un debate de control político y más debates, una información, porque igual nosotros acabamos de llegar al Congreso, los que acabamos de llegar y ustedes acaban de llegar a la dirección, al Ministerio y a la Superintendencia, igual la Contralora también acaba de llegar, ahí si yo creo que comparando los problemas de la Contraloría con el Ministerio yo creo que estamos como a la mano, comparado con lo anterior.

Entonces de verdad señor Ministro y señora Directora de parte de la Comisión es un apoyo, nosotros vamos a apoyar su gestión, pero uno con estas cifras y cuando sabe del tema es como aquí un profesor como Atilano Giraldo que tiene su profesión pero que lleva la docencia, aquí estuviéramos discutiendo un tema de educación y

nosotros quedarnos callados y aquí no estamos atacando ni la unidad nacional y con gusto y con mucho cariño vote por el doctor Juan Manuel Santos y lo vamos a seguir apoyando, pero este es el verdadero control político, nosotros no nos podemos callar ante estas cosas señor Ministro y le pedimos a usted que a medida que avance en lo técnico y lo financiero y en lo histórico de estas concesiones desde el año 94 nos lo vaya comentando. Gracias Señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Honorable Representante José Edilberto Caicedo.

H.R. José Edilberto Caicedo:

Muchas gracias señor Presidente, con un saludo muy cordial para nuestro Ministro Cardona, muchas gracias porque siempre ha estado tan diligente a trabajar en equipo con el Congreso, yo creo y como lo ha dicho el Representante Jhon Jairo Roldán aquí todos venimos a construirnos, a informarnos, a aprender y a proyectar también de alguna manera un futuro en este tema de las concesiones.

Les presento un afectuoso saludo nuevamente a los Honorables Representantes, se que todos están muy interesados en este tema, a los alcaldes de Nemocon, de Tabio, de Cogua, de los distintos municipios disculpen que no los mencione a todos, a los funcionarios de las administraciones que veo varios líderes cívicos de distintos municipios de Cundinamarca, gracias por estar acá.

Yo escuchaba muy atentamente al Representante Jhon Jairo Roldán y me di cuenta que fue pertinente haberlo dejado hablar primero porque no me quito discurso, me ahorro la mitad del mío y eso me da tiempo para dedicarme a otra arista del debate, yo creo que sin lugar a dudas

pues hay que hacer una evaluación a fondo del alcance de las concesiones viales en Colombia, yo arranque con una diapositiva, le pedí a mis asesores que me pusieran esta diapositiva que dice de la Revista Semana de la edición 1489 de noviembre 15 al 22, donde dice el Ministro Cardona, ha dicho que el INCO está en cuidados intensivos, que están analizando juiciosamente concesión por concesión para saber dónde estamos parados y que le darán un vuelco de 180 grados al INCO, porque esa entidad no puede volver a sacar concesiones sin estudios predios, la intervención del Representante y esta frase concreta del Ministro me dan la satisfacción y la tranquilidad de exponer sin tapujos y sin temor a que se puedan herir susceptibilidades, o ofender, o molestar al Ministerio o al INCO o a los concesionarios, exponer la realidad cruda de lo que está pasando con las concesiones.

Yo creo que el sustento de lo que yo voy a decir aquí está en la intervención del que me antecedió en el uso de la palabra, se trata de no repetir sino de avanzar.

Yo digamos tenía preparado, me estaba organizando un debate, primero para aprender, yo fui director de Vías del Departamento durante un año, no me encargue de concesiones pero si contacte las dificultades de interlocución con los municipios y con los entes territoriales y poco a poco uno se va metiendo en este tema y tiene que aprender, hice un esfuerzo en este fin de semana de descanso para leer me apasione mucho con el tema de las concesiones, me quede sorprendido con lo que está pasando también y confundido con toda la información que me llego, porque la verdad anoche a las 12 de la noche yo decía por donde arranco y una de las cosas que se me ocurrió es que el Representante Roldán seguramente iba a tocar toda la estructura de las concesiones en Colombia y por fortuna lo hizo y me ahorro ese esfuerzo, pero cuando empecé a preparar el debate,

empecé a llamar a los alcaldes, ¿por qué? Por un elemento sustancial, yo quiero que me pasen la tercera diapositiva donde está el sistema de concesiones en Cundinamarca, de las 22 concesiones que están en funcionamiento hoy en el país más de la tercera parte están en Cundinamarca, nacen en Cundinamarca o en Bogotá, o tienen una incidencia fuerte en Cundinamarca, esta Siberia, la Punta, el Vino, Villeta, la Ruta del Sol, Fontibón, Facatativa, los Alpes, el desarrollo vial del norte, Zipaquirá, Palenque, Briceño, Tunja, Sogamoso, Bosa, Granada, Girardot, Bogotá, Villavicencio, ese es un privilegio para los cundinamarqueses sin lugar a dudas; muy bien, llamo el Gobernador de Cundinamarca, plan de desarrollo Cundinamarca Corazón de Colombia y en el plan de desarrollo vial corazón, la estrella, Cundinamarca la estrella vial de Colombia, ¿por qué?, porque la gran parte de las concesiones están orientadas a conectar Medellín, Cali, Bogotá con los centros de exportación como Buenaventura y la Costa Atlántica y eso me parece que es coherente, hay algunas críticas con respecto a que las concesiones son unos meros tramos regionales que no tienen conectividad, digamos que uno pensaría que la idea general y la concepción general es que si se quiere con una ruta como la del sol o con una vía como la de Bogotá- Girardot que va a Buenaventura, pues es conectar el centro con los puertos y eso me parece que está bien concebido de alguna manera, en el desarrollo por supuesto que no se han dado las cosas de la misma forma.

Yo decidí, digamos que dividir mi intervención en dos, una muy alimentada por lo que ya dijo el Representante de Antioquia y otra con lo que voy a hacer a continuación y es que cuando decidí hacer el gran debate sobre la estructura financiera, todo lo que han significado todas esas adiciones y todas esas barbaridades que puede entender en la concesión Bogotá- Girardot que luego tendremos que hacerlo aquí en las conclusiones.

Me di cuenta que más allá de eso hay una tragedia enorme entre las concesiones y los municipios, ¿cuál es? Que pareciera que las concesiones son un rey zuelo que imponen su ley y que además de eso hay una interpretación en las autoridades locales y regionales y es que hay una gran alianza indisoluble entre el Ministerio, el INCO y los concesionarios y los alcaldes son unos enanos administrativos que no merecen el más mínimo respeto, que antes tienen es que agradecerle que le están haciendo una autopista en su municipio y entonces uno se encuentra con hechos absolutamente aberrantes.

La primera conclusión que yo saque de una consulta con los alcaldes de varias, especialmente cuatro concesiones que son sobre las cuales voy a hablar, es que no ha habido una comunicación de respeto, no ha habido una comunicación de dignidad hacia los entes territoriales y yo viví en carne propia y me van a disculpar los Honorables Congresistas que estos cuatro años que yo siempre vaya con espejo retrovisor a mi gestión como alcalde del Municipio de Zipaquirá y es que uno se comunica, pero jamás hay interlocución, y los alcaldes porque cuando yo invite a los municipios a que me dieran información todos dijeron nosotros vamos a ese debate, vamos y queremos estar allá, ¿por qué? Porque la gente no tiene interlocución y eso señor Ministro yo creo que es importante, que se haga una primera revisión, la nueva gerente del INCO, es decir los municipios son importantes y las concesiones pasan por los municipios y las concesiones no se pueden construir para aislar a los pueblos, para aislar a los municipios, las concesiones se tienen que hacer para integrar el desarrollo de los pueblos, integrar el desarrollo de las regiones y eso no es claro, lo que más le cuesta a los concesionarios es estructurar de manera clara cuál es la relación física de movilidad de la concesión de las dos calzadas con los municipios y eso está claro en cada una de las concesiones.

Por ejemplo, la concesión BTS, Briceño- Tunja- Sogamoso, la mitad del análisis lo hago yo, la otra mitad se la dejo a Guillermo Barrera que recibe la concesión de Villapinzón para adelante, pero el corredor Briceño- Tunja- Sogamoso, conocido como BTS, se concesiono en septiembre del 2002 al consorcio Solarte Ingenieros, esta vía facilita la comunicación de Bogotá con el norte del país y la capital del Departamento de Boyacá, la concesión tiene una extensión total de 184 kilómetros.

Más allá de estar de acuerdo con que esa concesión empezó con un valor y termina con otro y que se está eternizando ahí voy a referirme a los problemas puntuales en el desarrollo de las obras en cada uno de los municipios.

En Cundinamarca tiene a Sopo- Tocancipa- Gachancipa- Sesquile- Suesca- Chocontá y Villapinzón; en Boyacá tiene Ventaquemada- Tunja- Combita- Tuta- Sotaquirá- Paipa- Duitama- Tibasosa- Nobsa y Sogamoso.

Me voy a referir a varios aspectos que son graves, yo no estoy muy contento con las respuestas que me dio el INCO a unas preguntas que quise trasladar de los municipios a la gerencia del INCO ¿por qué? Porque podríamos hacer unas preguntas de fondo sobre todo el tema financiero, estabilidad e interventoría y logro de las concesiones, pero si no hemos resuelto cosas elementales como el cumplimiento de unas decisiones de obras básicas en los municipios mucho menos vamos a hablar de estos grandes temas de fondo en las concesiones.

Municipio de Tocancipa ¿cuando se termina la variante? El compromiso era hace un año, la gente sigue esperando, el municipio sigue esperando frente al tema, la variante incomunicó 8 sectores del municipio, es necesario concertar las soluciones al tema, la ley 1228

de 2008 establece que no se pueden hacer conexiones con las variantes, pero igual la gente quedo totalmente aislada, son 8 sectores del municipio a los que no se les ha parado bolas, el alcalde incansablemente está buscando salidas, soluciones, concertaciones y entonces lo único que le dice el concesionario, es que agradezca que antes le hicieron las obras en su municipio.

Están inundados los predios, yo hice esa pregunta, a mi me gustaría, que lástima que pudimos pasar las fotos, la respuesta que me dio el INCO es que de ninguna manera van a ver problemas de inundación en los predios aledaños a la variante, yo quisiera que fueran hoy a ver la variante después de estos aguaceros de esta semana, está totalmente inundada y están inundados los predios aledaños, ahí no más se demuestra que no se hicieron las obras de arte, las obras hidráulicas adecuadas que garantizarán que esta variante funcione en condiciones adecuadas.

Mantenimiento previo a la entrega de la vía de acceso al casco urbano, si hace la variante y durante muchos años el concesionario ha disfrutado de la rentabilidad de los peajes, pues claro que el municipio va a recibir esta vía y claro que tiene unos recursos importantes para hacer un malecón y para generar espacio público en el municipio de Tocancipa, pero se quiere saber cuál es la inversión y en qué condiciones de mantenimiento le va a entregar el concesionario la vía al municipio, que no hay ningún problema en que la reciba.

Un pésimo trato a propietarios y pagos injustos por sus predios, eso ya lo voy a tratar en el tema de Zipaquirá- Ubate, están concertados dos puentes peatonales en la variante, pero falta un puente peatonal en el acceso al sector industrial, allá hay un sector en gran desarrollo, se ha venido pidiendo que haya un apoyo en ese sentido y realmente hay oídos sordos frente a la petición del municipio.

Municipio de Gachancipa, la construcción de la variante de Gachancipa solicitada por el municipio desde el 2008, no se ha iniciado debido a que no existen recursos disponibles a pesar de que en el mismo año se firmo un acta, yo la tengo aquí en mi poder, donde el ministerio de Transporte se compromete con la obra, por ser un proyecto relevante en el desarrollo y promoción de la reciente zona industrial oriental y occidental, aquí está el alcalde de Gachancipa que esta supremamente preocupado porque se resuelvan estos temas.

En los estudios de la doble calzada BTS, no se tuvo en cuenta la reubicación de esos pozos profundos, es un tema que uno dice como no puede haber una interlocución para resolver un tema donde está el agua del municipio, pues hay que sentarse y hay que concertarlo, el INCO tiene que servir es de interlocutor frente al tema, allá me decían que se plantea el tema a la interventoría y la interventoría antes se pone brava, si no es la interventoría está defendiendo a quién, ¿cuál es la función de la interventoría ahí? Respalda todas las acciones del concesionario, pasando por encima de los intereses de una sociedad que merece respeto, a pesar de que las concesiones de tercera generación deben realizar estudios serios sobre impacto social y deben brindar soluciones integrales a la comunidad, hasta ahora la única propuesta es la expropiación del predio.

Y un tema que me dejo aterrado en las respuestas, desde el año 2006 se está planteando la construcción de un puente peatonal frente a la ciudadela educativa Carlos Garavito, en las respuestas hay por lo menos unos cuarenta pasos de cartas que van y que vienen entre el municipio, el INCO, la concesión BTS y ninguna respuesta hasta cuando este año salió un decreto creo que establece que ya no es el Gobierno Nacional ni, el INCO, si no es el municipio, durante esos cuatro años le impusieron al municipio una obligación para poder

hacer un puente, teniendo gestionado los recursos por más de 400 millones del departamento, que tenía que dejar un aislamiento de 5 metros entre el inicio de la vía y donde estuviera la estructura y resulta que va uno a Tocancipa y la concesión construyó unos puentes a un metro con cincuenta y a dos metros, eso es una vergüenza, como el concesionario dura cinco años negándole al municipio de Gachancipa un puente frente a una ciudadela educativa porque no tiene cinco metros al lado y lado, pero cuando a ellos les costó construir unos puentes peatonales en Tocancipa los hicieron a uno con cincuenta, no hay derecho a que eso suceda, son cosas tan elementales que uno dice aquí hay una falta de respeto con las entidades territoriales enormemente grandes, ese es el tema de Gachancipa.

Si hubiera la posibilidad de que los alcaldes tuvieran una intervención de unos 4 o 5 minutos sería maravilloso, porque ellos pueden puntualizar eso y yo he tratado de recoger un poco lo que los alcaldes me han dicho.

Municipio de Villapinzón, el municipio construyó la vía paralela que conduce al centro del municipio, al centro de acopio y comercialización de la papa sobre dicha vía, el consorcio realizó obras de excavación sin consultar con Planeación municipal con el agravante de que ahí se encuentra construida la red de alcantarillado del municipio, ahí hay una red que se construyó hace mucho tiempo, mucho tiempo, desde antes que estuviera prevista la concesión en las condiciones actuales y el municipio lo que está buscando es que se concilie. ¿Qué le dice el concesionario? Yo le saco esa tubería y vuelvo y se la instalo más adentro y el municipio le está diciendo concertemos, yo puedo poner una tubería o ustedes me ayudan a financiar parte de la obra y nosotros aportamos también unos recursos para que la obra se pueda hacer en condiciones adecuadas y la tubería de 8 pulgadas y hay que ponerla 14 pues hay que aprovechar de una vez para hacer una

tubería de aguas residuales que cumpla con unos requerimientos que necesita el municipio, ninguna respuesta durante más de un año y medio a esta solicitud.

El proyecto incluye la demolición del puente vehicular que une el costado oriental con el centro del municipio, en su reemplazo la concesión solo proyecta la construcción de un puente peatonal lo que dejaría al municipio dividido, teniendo en cuenta lo anterior el municipio considera que la concesión ha realizado obras en contra de los intereses de la comunidad sin tener en cuenta el esquema de ordenamiento territorial.

Que se plantea ahí apreciado Ministro, ahí hay un puente que es de una identidad del municipio porque une el centro con el costado oriental, siempre ha estado ese puente ahí, ese puente hay que tumbarlo de acuerdo con las apreciaciones de diseño para garantizar un puente que de la luz correspondiente, se plantea que no se va a hacer el puente, que se tendría como puente de acceso al costado oriental del municipio que está dentro del casco urbano consolidado un puente que ya se construyó pero a cuatro kilómetros, eso no puede ser posible, hay que construir el puente en ese sitio y hay un compromiso de que se puede organizar ese y garantizar que la obra cumpla con los requerimientos que se esperan para que pueda tener un acceso adecuado al municipio.

El Municipio de Choconta, había un compromiso de construcción de dos escuelas Ministro, ¿por qué? Porque había que tumbarlas, el acta que decía que las iban a entregar en el 2007, que en septiembre del año 2007 se entregaban las escuelas de la vereda Chingacio y vereda Retiro de Blancos, no se ha cumplido, una de las dos va en un 40% de construcción, los muchachos tuvieron que irse para Villapinzón, por las condiciones de afectación de la obra en la escuela impedían que

podrían seguir en el desarrollo académico con la consecuente afectación de los niños de las dos veredas.

El cambio del puente sobre la calle tercera y las cuatro orejas por dos puentes en los accesos al municipio que conectan con la carrera 6ª., me explico hay puentes que tiene 5 metros de ancho, 5 metros digamos de calzada, la vía tiene ese ancho, se plantea construir un puente más amplio ahí, no tiene sentido porque usted va a embotellar el municipio, que se plantea que a cambio de hacer las 4 orejas y hacer un punto, en ese punto se construya el puente de acceso porque el municipio es longitudinal, de acceso a la carrera 6ª. tanto de norte a sur, de acceso a la carrera 6ª. de sur a norte, lo que se ha considerado en términos presupuestales es que hacer una u otra tiene los mismos costos, con una gran diferencia que habría que tumbar medio municipio, cuatro manzanas alrededor del puente para hacer las orejas de ese puente sin que se solucione el tema porque las vías no se pueden ampliar porque siguen siendo de 5 y 6 metros, ese es un tema que sigue el municipio durante muchos años esperando que haya una interlocución con el INCO.

Puente peatonal en el barrio la Diana, en cuatro años en accidentes de tránsito ha habido 29 muertos, aquí tengo la certificación Ministro, me mando la Fiscalía un reporte, hay 25 muertos en cuatro años y se ha pedido que se pueda establecer un puente para garantizar que se pueda resolver este tema, eso me parece grave, porque sin lugar a dudas va a tener unos problemas enormes el desarrollo del sector.

Eso con respecto a la BTS, yo creo Ministro que hay que buscar una salida, yo le pedí una cita con los alcaldes de ese sector para que busquemos hechos concretos, ya que hay una nueva gerente del INCO que se entere, haber si de alguna manera se pueden agilizar esos temas y uno sabe que en los CONPES se hicieron unas

adiciones presupuestales enormes y que finalmente pues las obras no se han visto en la proporción que se quiere.

El corredor Bogotá – Girardot es uno de los principales corredores para la competitividad del país por ser la conexión entre la capital y el puerto de Buenaventura, este corredor se concesiono en julio del 2004 y hace parte de las concesiones de tercera generación, la vía tiene una longitud total de 132.89 kilómetros, yo no voy hablar de los valores, empezó con 422 mil millones y va ya en 2 billones de pesos, allí se presentan unas quejas de los municipios como Fusagasuga, el INCO y la concesión se comprometieron con el municipio con la construcción de un puente vehicular para facilitar el ingreso al municipio de los vehículos provenientes de Bogotá, a la fecha no se ha concretado la construcción y es un compromiso que se terminaría en el año 2009, el proyecto incluye 9 puentes peatonales a lo largo de la vía en el municipio, los cuales no han sido construidos, poniendo en riesgo la vida de estudiantes y a la comunidad, no se ha dado cumplimiento al pago de los predios adquiridos para la construcción de la doble calzada, en la vía del municipio no se han construido los retornos en los sitios establecidos.

La ubicación del peaje de Chinauta es una apreciación del alcalde, divide a Fusagasuga en dos partes, razón por la cual la comunidad ha solicitado su traslado hacia el boquerón.

En el municipio de Melgar, que aunque no es Cundinamarca pues forma parte del corredor vial de importancia, las obras de la doble calzada del tramo Melgar- Boquerón se iniciaron hace 5 años y a la fecha presentan un retraso enorme, la variante del municipio se muestra afirmado desde hace dos años, sin presentar ningún avance, lo que perjudica sensiblemente la circulación vehicular, especialmente

los fines de semana y en temporada de vacaciones creándose trancones de más de 8 horas.

El Municipio de Soacha, ustedes saben que la concesión incluyó todas las obras de Transmilenio en el municipio de Soacha en tres fases, haciendo todas las obras de interconexión con el municipio, teniendo en cuenta la ampliación del contrato de la concesión con el proyecto para la construcción del Transmilenio en el municipio, la ejecución presenta demasiado retrasos estimados en 14 meses, inicialmente se iban a entregar unas obras a 10 de marzo del año 2009 y se amplió el plazo hasta mayo 30 del año 2011, un retraso enormemente grande, no se ha dado solución alguna para ubicar a más de 500 mil transportadores que cubren rutas entre el municipio y Bogotá, no hay claridad en la entrega de las vías que deben construirse con los recursos de las vigencias futuras aprobadas en el CONPES, dado que el INCO informo que la cifra de 18 mil millones ya había sido invertida por la concesión, exclusivamente en redes de calzada mixta y que no había presupuesto para la calzada del Transmilenio, eso con respecto a los problemas más sensibles que recibí de los alcaldes y de las autoridades locales en la concesión Bogotá – Girardot que son como de inmediata solución o petición por parte de los alcaldes.

Y yo creo que voy a terminar con el tema de la concesión Zipaquirá-Palenque, yo escuchaba en una sesión del concejo municipal al Alcalde de Zipaquirá que se quejaba de que no absolutamente ninguna respuesta por parte del concesionario de los Comuneros que hace oídos sordos y entonces yo le dije tranquilo que yo pensé que siendo Representante a mi si me iban a escuchar y resulta que recibí las mismas respuestas, respuestas taxativas, evasivas, casi groseras y altaneras de la gerente de la concesión comuneros, no dando respuesta a ninguna de las peticiones del municipio y eso se repitió en este momento siendo yo Representante a la Cámara.

La concesión Zipaquirá- Bucaramanga, está construyendo en este momento, está iniciando la construcción de la variante de Zipaquirá, esta variante inicialmente iba sobre la avenida 36, arrancaba donde termina la concesión DEVINORTE, esta concesión DEVINORTE entregaba supuestamente en una glorieta y ahora nos dicen que DEVINORTE no la van a construir, necesitamos que nos aclaren quién va a construir esa glorieta, porque lo que tengo entendido es que los predios los adquirió DEVINORTE, habrá que mirar que tipo de concertación se está haciendo ahí para garantizar que la glorieta y que se nos defina quién va a hacer esa glorieta en el Municipio de Zipaquirá.

He encontrado Ministro unas perlas allí que me parecen graves y que yo creo que usted debe saberlo, no se han presentado planos definitivos y ya se comenzó con la ejecución de las obras, me encontré con un proyecto de acta que presentan quienes están, los miembros de la concesión comuneros, donde llegan por anticipado a pedirle a la gente mediante un acta que le entregue los predios, una acta de entrega por anticipado de los predios, no le han dicho a la gente cuando vale, hay un propietario que le vendió un predio a DEVINORTE en cerca de 100 mil pesos el metro cuadrado y la gente que llega a negociar informalmente le está ofreciendo 25 y 30 mil pesos el metro cuadrado y además le está obligando, la están presionando, diciéndole que si no entrega el predio se atiene a la consecuencias, porque se le va a expropiar y entonces el propietario se está sintiendo presionado con una acta que no firmo por supuesto, donde le están diciendo que le entregue directamente el predio, es que yo traje esa acta aquí pero no la encuentro entre todos estos papeles, pero bueno.

Esa acta que quería mostrarla aquí señor Ministro me parece que hay que revisar lo que está pasando allá en esa concesión, es decir no puede llegar gente de la manera informal a empezar a ofrecer plata, diciendo que le van a pagar 20 mil pesos el metro, 30 mil cuando el metro esta a 100 mil y sin ningún tipo de formalización en el proceso de adquisición de los predios, esa es una queja que tiene la gente, ellos por temor no dan el nombre y prefieren que no se mencionen acá, pero el hecho es contundente y el hecho es claro, hay que ponerle mucho cuidado a ese tema.

Que planteamos frente al tema de Zipaquirá y en eso tenemos un acuerdo pleno con la administración municipal, es que durante el año 91 que esta la concesión no ha habido poder humano que haga que el concesionario le meta un peso al cruce de la octava con la avenida 36, que cumpla con la ampliación que se dijo que iba a ser un tercer carril, que iban adecuar esa vía, entonces ahora esos kilómetros entre la calle cuarta que es donde termina la concesión de DEVINORTE y el cruce donde terminaría la variante prácticamente quedaría totalmente abandonado, se le van a entregar al departamento, se lo van a entregar al municipio en qué condiciones, la petición que nosotros hacemos Ministro es que se tiene que hacer un mantenimiento, un adecuación de esa vía antes de que se le entregue al municipio.

Segundo, se plantea construir un puente en esa variante sobre la vía que conduce de Zipaquirá- Nemocon no están planteadas las orejas de acceso a la calle 8^o, ese es un tema que hay que hacerlo, la disculpa que dio en el concejo municipal de Zipaquirá el concesionario es que no lo puede hacer, porque sale muy costoso, pero el cambio de la ruta de la avenida 36 a construir una variante más abajo tenía un objetivo y era bajar costos de la construcción de la variante y ahora cuando se exige que se cumplan con los requerimientos de obras adicionales de conexión con el municipio el concesionario está

diciendo que no puede hacer esas obras porque no están incluidas y no tiene la plata, me parece que eso debe revisarse, que tengamos los alcaldes de Nemocon, Cogua y Zipaquirá que están presentes aquí los tres una claridad técnica sobre los diseños y sobre las obras que se van hacer.

En el municipio de Zipaquirá, ya hable de los trámites de la enajenación de predios, no hay avalúos comerciales, no se ve clara la forma como están negociando, no hay un cronograma de ejecución de las obras y por lo tanto falta también una armonización con el plan de ordenamiento territorial que el municipio está en este momento en desarrollo del mismo.

En el municipio de Nemocon, pues plantea que hay que hacer, que necesita el trazado definitivo de la vía en su jurisdicción, subiendo hacia tierra negra, no hay claridad por donde va a ir la doble calzada, si la van a ver o no la van a ver, porque a finales del gobierno pasado se planteo que no iba a haber doble calzada sino que se iba a hacer un tercer carril, la provincia de Ubaté está esperando que se construya la doble calzada en las condiciones inicialmente establecidas en el contrato.

La tarifa preferencial, bueno ellos piden también una tarifa preferencial en el peaje patio bonito y casa blanca hay una comunidad bastante grande que está a 500 metros del peaje y pues durante muchos tiempo se ha pedido una tarifa preferencial y no ha habido posibilidad de que se conceda, eso sería en términos generales.

El municipio de Cogua, está en las mismas condiciones, se ha hecho un planteamiento de concertar cuál va a ser el cruce de la vía del cementerio porque quedaría prácticamente un espacio muerto en ese sector en la intersección de la variante con la vía intermunicipal a

Nemocon. ¿Cuál va a ser el acceso al Neusa? Se exige un puente peatonal en el cruce del Neusa y en los restaurantes que es la zona de gran desarrollo turístico y de actividad más humana y comercial en ese sentido y dice el alcalde de Cogua, pues que no hay una armonización en este momento con el plan básico de ordenamiento territorial, pero sin lugar a dudas están arrancando las obras.

Finalmente Ministro, yo tengo que dejar sobre la mesa un tema que tiene que ver con el peaje de entrada a Bogotá, desde antes que yo estuviera en la alcaldía de Zipaquirá, aquí está el ex alcalde de Chía el doctor Fernando Sánchez, tuvimos que hacer un ejercicio muy fuerte frente a este tema, el peaje de la autopista norte recibe 54 mil millones al año, tenía unas obras que construirlas hace 5 o 6 años, apenas en este momento se están terminando las obras de la doble calzada hasta Zipaquirá que luchamos, que yo luche desde que estaba en la alcaldía, de que no fuera un separador igual de flaco al alcalde de esa época sino que hiciéramos un separador mucho más amplio ojala de unos 10 metros que por el costado interno se dejara a futuro la ampliación de otro carril, finalmente el Ministro accedió y se dejaron entre 4 y 5 metros y de alguna manera se mejoro digamos el diseño geométrico de la vía y yo estoy muy contento y tengo que agradecerle al Gobierno Nacional y sé que el alcalde actual también hizo una labor muy fuerte para que se pudieran terminar las obras de interconexión de Cajicá con Zipaquirá, quedo una doble calzada excelente, hay unos problemas en este momento de dos fallos entre Zipaquirá y familia que hay que resolver y un derrumbe que hace un mes medio se dio en esa vía y hasta ahora no hemos encontrado ninguna solución, yo he mandado dos oficios al concesionario, pidiéndole que es lo que pasa, que porque no hay acciones concretas para destaponar esa vía y no ha habido poder humano que lo permita.

Sin embargo Ministro, yo le quiero reiterar que los municipios de la sabana hemos hecho un gran esfuerzo y hay personas y ciudadanos de la región de los 17 y 20 municipios de la zona que hasta dos veces entran a Bogotá, tengo entendido que hay 17 mil vehículos que entran al día a la Capital de la República, hay que buscar una forma diferente a cargarle un peaje a la entrada de Bogotá, eternizando una duplicación del costo para hacer unas obras que se tienen que hacer obviamente y que son importantes para el desarrollo vial del norte.

Allí hay un tema Ministro que yo quisiera que usted lo tuviera en cuenta, la concesión DEVINORTE, por una parte llega a Chía, Cajicá y Zipaquirá y por otro lado llega a la Caro y Briceño, no hay claridad sobre la interconexión entre Zipaquirá y Briceño, yo no sé si esa vía le pertenece al INCO, yo me acuerdo que hace dos años habíamos planteado que se le entregara a la concesión para cerrar el anillo y que la concesión hiciera un tercer carril por lo menos, porque allí hay dos ofertas turísticas muy importantes, esta vía beneficia 3 puntos estratégicos turísticos, la Catedral de Sal de Zipaquirá que está recibiendo 600 mil turistas al año, el parque Panaca y el parque Jaime Duque, son tres puntos estratégicos y neurálgicos que esa vía, que el arreglo y el mantenimiento de esa vía puede ayudar a aliviar el gran problema que tiene en este momento en el funcionamiento y la operación y el cierre financiero de estos parques; se demoraron casi un año construyendo el puente sobre el Río Bogotá.

Para terminar Ministro, yo quisiera aunque no es tema de concesiones hacerle una especial invitación, yo lo escuche a usted en un tema, primero gracias por escucharnos a la Comisión Sexta cuando nos recibió en su despacho recién se posesionó, nosotros le pedimos a usted una especial decisión y que se ampliaran los recursos de la inversión en la red terciaria en el país, es demasiado importante, inicialmente se había pensado en algunos 300 mil millones de pesos y

en una concertación con la Comisión Primera y con el Congreso y por decisión también del Ministerio, pues prácticamente casi queda un billón de pesos en recursos para la red terciaria, sin embargo hay una decisión que yo la respeto, pero no la comparto plenamente Ministro y es que esos recursos se vayan a invertir y se vayan a contratar directamente con la Federación de Cafeteros, yo tengo ejemplos en Cundinamarca de algunas acciones exitosas de la Federación de Cafeteros, pero también de hechos como los que vi siendo director de vías donde me encontré a las contratistas de la Federación de Cafeteros, alquilándole la maquinaria a los alcaldes para hacer las alcantarillas y los alcaldes mirando que la Federación de Cafeteros haga las obras.

Yo quisiera que se haga una revisión, teniendo en cuenta la autonomía local, hay que hacer un esfuerzo, donde este el Gobierno Nacional, donde estén los departamentos y en donde estén los municipios, quitarle la posibilidad a los municipios, de que pongan su infraestructura, de que pongan sus pocos recursos en un gran esfuerzo, me parece que es un retroceso en la descentralización administrativa, hay que ayudarle a los alcaldes a que tengan un esfuerzo fiscal, a que reciban unos recursos y los inviertan, yo sé que pueden haber resultados negativos en algunos departamentos o en algunos municipios donde la plata no se haya invertido bien, pero en términos generales Ministro yo creo que no se puede estigmatizar a los alcaldes del país, yo creo que en términos generales los alcaldes son juiciosos, en términos generales los alcaldes son juiciosos, en términos generales hace uno un gran esfuerzo para manejar en recerberas de sus municipios la posibilidad de que de manera más económica se pueda tener acceso a la consecución de los materiales para hacer el mantenimiento de las vías de las redes terciarias, a trabajar junto con la comunidad la construcción de alcantarillas de obras de arte y garantizar que las vías se puedan mantener en buen

estado; yo veo con preocupación que pareciera que el Gobierno Nacional y el Ministerio van a decidir que todo el dinero de la red terciaria se va a manejar es con la Federación de Cafeteros y los municipios van a quedar mirando un chispero si me permite la expresión y van a quedar es expectantes y no me parece justo con los departamentos y con los municipios.

Lo invitaría señor Ministro a que revisemos ese tema, si estoy equivocado en mi apreciación pues me gustaría que nos aclarara ese tema, la Federación de Municipios esta enormemente preocupada, he estado en dos reuniones con alcaldes y los alcaldes realmente están sorprendidos frente a ese tema, manifiestan el interés de que el señor Ministro pueda tener un conducto mucho más fluido con los alcaldes a través de la Federación de Municipios, lo invito a eso señor Ministro porque me parece determinante que no saquemos a los municipios y a los departamentos de la estrategia pues de optimización de los recursos para el manejo de la red terciaria en el país.

Al final espero poder hacer una intervención más a fondos en los temas ya financieros de la doble calzada, sobretodo de la doble calzada Bogotá - Girardot. Muchas gracias señor Presidente, señor Ministro y funcionarios citados a este debate.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Carlos Julio Bonilla.

H.R. Carlos Julio Bonilla Soto:

Presidente muchas gracias, un saludo al Ministro, a la directora del INCO, al Representante de la Contraloría y al Superintendente de Puertos. Varios aspectos Ministro, el primero reconocer en Jhon Jairo

Roldán y en José Edilberto Caicedo la agilidad que le pueden dar a la presentación que hoy hicieron y a la intervención futuro de los colegas de la Comisión Sexta, en términos de que han recogido elementos que son transversales a todo el problema de la concesión en el país.

Sin duda y en la evaluación que se ha hecho del tema, yo debo reconocer que adolecemos de un problema de planificación Ministro, un problema de planificación que pasa por la pre-inversión en proyectos de miles de miles de millones de pesos, pero además también en la planificación de los procesos de contratación de lo mismo, porque no se ha defendido el interés de nuestras comunidades, ni se ha defendido la plata pública para beneficio del país, usted encuentra proyectos en este escenario de las concesiones que año a año han sido modificados generando como lo decía Jhon Jairo Roldán de buena manera, adiciones estrambóticas que superan cualquier posibilidad legal y que parecen convertirse simplemente en un escenario financiero para quienes están haciendo la obra. Bueno hablar de la contratación ni para que, cuando se habla de adicionar miles de millones a obras de concesión hay la facilidad para hacerlo, cuando se habla de pequeñas cifras como lo planteaba José Edilberto Caicedo para vías que atraviesan municipios o para conectividad entre la central y esos municipios es imposible que esos recursos aparezcan, sin duda todo esto ha sido un efecto negativo para el desarrollo, los tiempos de las obras y fundamentalmente para la calidad de las mismas.

Yo voy a hacer un esfuerzo Ministro por presentarle desde la provincia de la que vengo del departamento del Cauca la información correspondiente a la malla vial, Valle del Cauca, Cauca, que sin duda genera desesperanza en regiones como el norte del Departamento del Cauca en conectividad con el departamento del Valle y debo manifestar que la primera preocupación que me surge de manera

ligera es la misma que presentó el colega Caicedo, cuando uno siente que no hay defensa de lo público, que los alcaldes están solos, no solo en Cundinamarca en todo el país, que los alcaldes tienen que dar un debate permanente con los comités de la consulta previa para que la concesión acepte obras que en el tiempo ha terminado aceptando, cuando uno lee documentos de la Contraloría e incluso del Ministerio del Medio Ambiente termina entendiendo que se podría hacer un esfuerzo más integral desde el Estado, porque no estuviese sucediendo lo que hoy le ha sucedido al país, porque no hubiese el desfase presupuestal que existe hoy con el país, no solo con las obras que se están ejecutando, sino con las expectativas que se han generado.

Y lo que uno más le duele Ministro, es que el país esté pagando, porque los peajes están funcionando, la gente está aportando con beneficios, con tarifa diferencial, pero la gente está aportando y está aportando en algunos casos hace 7,8, 9 y 10 años y hoy esas obras todavía están atrasadas, uno encuentra actas donde dicen que se aprueba el puente peatonal en Chiribito y hoy 10 años después todavía dicen que se aprueba el puente peatonal en Chiribito.

Entonces Ministro allí coincidimos, yo lo vi en Popayán y espero que ese esfuerzo que usted manifiesta hacer desde la planificación de un ministerio en el que se necesita, en el que es fundamental, se pueda hacer una apuesta para que esas tres sedes las que usted tanto habla se apliquen, pero se apliquen con espejo retrovisor ministro, no solo de aquí hacia adelante, que se pueda corregir lo que se ha hecho mal, porque esa es una función del Estado y nosotros hoy estamos aquí para servir a la gente, que se puedan continuar las obras que están detenidas ministra, que hay que terminarlas, porque es una responsabilidad social con ese país, con esas obras de conectividad y que se pueda crear Ministro, que miremos si es a través de las

concesiones, si es un tema de mejor control, si es simplemente de planificación, si es de mejorar la pre-inversión, de que es, pero allí Ministro estamos para aportarle, estamos para hacerle una apuesta conjunta, no venimos aquí simplemente para que los entes de control revisen, evalúen y generen decisiones, no yo he sido alcalde y creo que en lo público se requiere ser proactivo, de ser propositivo y en ese plan venimos Ministro.

Tengo una preocupación muy grande, y es en esas regiones esas obras son las obras más importantes de la historia de esa región, incluso para el Valle del Cauca, un departamento tan fuerte con toda la posibilidad económica, pues esa malla vial ha sido su gran desarrollo de conectividad y de competitividad, nosotros somos frontera con el departamento del Valle y así mismo lo recibimos, pero genera desesperanza, que crea la concesión y allí es donde falla el Estado central, el gobierno central que simplemente haciéndonos esas obras esta ya beneficiándonos, si es que esas obras están pagas a través de esa figura de concesión a través de esos peajes; y cuando se pide el alumbrado, una iluminación no les compete a ellos, cuando se pide el mejoramiento vial hay que darse toda una batalla campal y los alcaldes lo deben reconocer para lograr que esas apuestas se hagan, cuando se piden unas alcantarillas o obras complementarias, cuando se habla de un puente peatonal, Ministro yo creo que aquí está en juego la legitimidad del Estado y del gobierno central y no puede pasar hoy sobre sus hombros que ha sido alcalde de Manizales y un excelente alcalde pues la posibilidad de que no defendamos lo público y que entienda esta labor como funcionario y como Congresista hoy de defender esos intereses de la comunidad.

No quiero Ministro pensar en que podamos pasar a la historia en esa región de la que hoy vengo, que además tenía 20 años sin un parlamentario acá, sin una voz que manifestara directamente esto,

pues podamos pasar como esa la peor obra de la malla vial del Valle del Cauca y Cauca, nosotros no estamos dispuestos a esto y voy a presentarle Ministro elementos que demuestran de que ha faltado compromiso desde el nivel central, que el Ministerio del Medio Ambiente desde el 2003 ha generado conceptos, requerimientos para que esas obras sean de mejor calidad, pero que además habiendo existiendo pre- inversión, planificación hoy años después se generan modificaciones estructurales Ministro a esas obras, que uno no entiende como fueron concebidas y allí ministro de buena fe también esto, aquí están las respuestas que usted y el INCO me brindaron y quiero manifestarle que creo y espero hayan sido asaltadas en la buena fe, porque las respuestas que aquí se presentan no son exactamente la realidad de las regiones y no corresponden exactamente a lo que todos queremos y se lo voy a evidenciar más adelante con un elemento fundamental, unas fotos, en las que lo que ustedes me entregaron no parecen la región en la que yo vivo, yo le traigo las fotos que demuestran cómo están esas obras Ministro, porque creo que esto también es de compromiso interno, entre el ministerio, el INCO y los funcionarios que allí están y que conocen la problemática.

Hay unas respuestas veraces a temas de obras que se han hecho, pero es que llevamos 10 años en este proceso de concesión, es lógico que hayan obras que se han hecho y que se han cumplido, pero Ministro mire, en lo particular se habla de los puentes peatonales en San Rafael, Veracruz y la Robleda, cuando yo era alcalde Ministro 2004-2007 ya se hablaba de esto, ya Jhon Jairo Roldán se presentaba esa como una decisión, hoy 5 años después no hay proyectos, simplemente en las actas figuran que se harán esos puentes peatonales y que es decisión de la comunidad, yo tengo una confianza hoy en el tema y fundamentalmente en usted Ministro y es que eso permita más allá del tiempo que se puedan hacer buenos diseños con

todos los estudios, con todos los requerimientos técnicos para que eso que José Edilberto Caicedo no suceda y es que terminen siendo esas obras hechas al borde de la carretera, afectando la movilidad de toda la región.

Pero además Ministro me encuentro con una respuesta que me deja preocupación y tristeza y coincide con el caso de Zipaquirá, usted algún día cuando viajo para estudiar en la Universidad del Cauca, debe haber pasado por Santander de Quilichao por la histórica vía panamericana que conecta no solo a este país sino a este continente, durante 40 años esa vía fue la vía de paso por el casco urbano, pero además la vía de todo el continente y logramos en un esfuerzo gigantesco, porque esto no fue comprometido en el primer escenario del comité de la consulta previa o en la primera acta que se hiciese un paso urbano con unas mejores condiciones y lo logramos y se hicieron unas apuestas de recursos por contratación y hoy la obra quedo allí a mitad de camino, aquí me contestan que está totalmente terminada, Ministro lo invito no se termino la ciclo- ruta, no se terminaron todos los andenes, no se construyeron todos los paraderos por el paso del casco urbano; Ministro el contrato no contemplo la defensa de calidad, de la iluminación que constantemente se apaga y le ha tocado al municipio invertir plata cuando esa obra no ha sido entregada, y no ha sido entregada porque es que ese contrato lo hizo el INCO desde el nivel nacional, el municipio no tiene porque recibir una obra de la que no ha sido contratista, en la que no tienen los elementos suficientes y necesario para exigir la calidad, pero la semaforización Ministro da pena, yo no sé de qué calidad la exigieron y sin duda así lo contemplaba el proyecto, pero es normal que cada mes o mes y pico estemos sin semaforización, en el paso más importante del casco urbano.

Eso para decirle Ministro que lo preocupa a uno, pero además las explicaciones hoy tiempo después es que las pólizas se habían vencido, ese es un tema de planificación y las pólizas no contemplaron entonces la calidad de la iluminación y de la semaforización y de algunos casos del pavimento, pero además sucedió que permanentemente como alcalde manifestamos esa preocupación y nos dijeron que tranquilos que a la hora del cierre financiero evaluaríamos que plata quedaría y apostaríamos para que se cumplieran esas ciclo rutas o esos paraderos o las obras faltantes; Ministro cuando nos dimos cuenta era que se había vencido el contrato, que no había vigencia de pólizas, que todo había terminado y que incluso los casi cien millones de pesos que sobraban del proceso de contratación regresaban al nivel central, a uno eso le deja mucho sinsabor, incluso de la interventoría cuya función debería ser la defensa de nuestras comunidades y de nuestras gentes.

Además, en las respuestas le manifiestan a uno que la obra ya fue entregada y ni yo como alcalde, ni el actual alcalde la consideramos recibida, hay un tema de compromiso desde el 2003 de mantenimiento, aquinamiento o pavimento flexible para unas vías, eso hace parte hoy de los compromisos, pero cuando uno lo lee como decía José Edilberto Caicedo se preocupa ministro y directora del INCO, porque parece que la concesión fuera la verdad para dios de todo, se atreven incluso a descalificar las necesidades de la comunidad y de los alcaldes, a deslegitimar la institucionalidad local, a desconocer desde donde va la vía tal al corregimiento tal o a la vereda tal y desde ese punto de vista manipulan a nuestras comunidades ministro porque se atreven a decirles en algunos casos, no tranquilo eso se podrá hacer por valorización, cuando una obra de esas que esta concesionada no tiene ni siquiera la posibilidad de ser considerada en un termino de valorización y nuestras comunidades sanas, limpias y humildes pues consideran que ya el proyecto ha

quedado presentado y que habrá la opción en el futuro de que se obra se haga, luego se ilegitima toda la confianza en el público Ministro y la gente desesperanza la posibilidad que nosotros tenemos de representarlos.

Bueno hay otras respuestas Ministro, como la de los recursos del peaje previo, yo no voy a entrar en la discusión, porque de manera clara me dicen que a la fecha no se ha presentado el proyecto, yo tengo ministro los documentos desde que yo fui alcalde y luego desde el mes de mayo, luego desde el mes de junio diferente a la fecha del 2 de septiembre de 2010 de la presentación de esos proyectos. Entonces Ministro allí de una manera ligera y respetuosa la invitación a que usted le colaboren y a la directora del INCO a mejorar la comunicación interna, porque cuando uno radica también tiene los documentos fechas que demuestran en qué momento se presentaron los proyectos y en qué momento se dio respuesta a los requerimientos que el ministerio o el INCO hizo.

Pero bueno Ministro, quiero contarle el tema central sobre el que quería centrar esta intervención y es la preocupación de la intercesión sur de Santander de Quilichao en la parte de la variante, la historia es triste, en esta zona cuando se hizo la variante se hicieron unas obras que parecían unas glorietas, una cosa que parecía más un dibujo de un niño que una obra de un arquitecto o de un ingeniero o un profesional y durante este tiempo en estas zonas se generaron 18 muertos por accidente, el Ministerio del Medio Ambiente en un requerimiento le manifestó al INCO y a la concesión de que tenía que modificar esa intercesión y le hizo los comentarios fundamentales, le hablo de la salida de dominguillo, del cruce a Popayán, de toda esta situación y le pidió que se hiciesen unos diseños para esa obra, lamentablemente iban 18 muertos y se acepto el tema y se hizo la pre-inversión, con confianza llega alcalde la hizo el INCO, hoy la obra está

en ejecución dicen que en un 80%, a mi me asusta ese porcentaje, pero voy a aceptarlo porque yo no soy ingeniero, esa obra en estos dos años y algo de ejecución presenta temas que a uno lo asustan, primero queda desmitificado el tema de la planificación, allí no hay peor proceso de planificación, sacrificaron movimientos de tierra contra la visibilidad de una zona en la que el flujo vial es altísimo y la velocidad con que se llega allí es altísima, pero además casi año y medio, dos años después hicieron un voscolver para la salida dominguillo, lo que el Ministerio del Medio Ambiente había dicho y ahora que le presente las fotos Ministro se va a dar cuenta la diferencia entre las que usted presento y las que yo le presento, pero más de esa planificación, de la situación que las obras presentan, de lo que usted va a ver, de los empalmes, de los temas de señalización, de la queja constante del alcalde, de los alcaldes, de la comunidad, del comité de la consulta previa, de los ingenieros del Cauca, la calidad de la obra deja mucho que desear ministro.

Creo que esa glorieta, esa intercesión sería la peor obra que existe entre Pereira y la ciudad de Popayán, yo me he dado el gusto de recorrer el departamento del Valle y ver las obras para llegar hasta Risaralda y hasta el Quindío y pues más allá de las grandes dificultades presupuestales debo reconocer que me satisfacen que hay una buena iluminación, que hay un buen sentido, que hay protección, que los empalmes son bien hechos y esto yo lo menciono Ministro, pero está en el documento de la Contraloría, está en la información que la Contraloría ha presentado, todo lo que le he dicho de buena manera Ministro le voy a presentar unas fotos, si usted tiene las que me dieron como respuesta va a entender mi preocupación.

Esta es la salida de Santander hacia Popayán Ministro que usted conoce; siguiente, allá adelante donde va la primera de las motos encuentra el retorno a Cali para coger la variante, cuando usted nos

presento las fotos no se ve absolutamente nada allí, esta foto es de hace dos días.

La siguiente, ahí es donde sale la guerrilla, correcto, esta es la situación del retorno a Cali, allí hay un problema de taludes, allí constantemente hay problema de derrumbes y queda totalmente taponado esa vía de retorno a Cali, pero allí se empieza a ver el empalme entre la vía de retorno a Cali y la vía que va para Popayán, ni siquiera tiene protección.

La siguiente, estoy mostrando ministro lo que es una evidencia, allí queda claramente definido lo del empalme. La siguiente para que vea el empalme de la vía que entra a Popayán y la que sale para Popayán, y de esto estamos hablando hace dos años.

Esto hace dos días ministro, mejor foto no podría haber, ese es un tema para continuar.

Dicen que los taludes están bien, que no hay problema, que se han hecho las obras, esa obra ministro viene usted de Cali por una vía doble y entra a ese túnel, la parte izquierda es la salida de Santander hacia Popayán y mire como se junta de manera inmediata con el paso para Popayán.

Mire Ministro atrás viene la buseta de Comotoristas, un vehículo, mire el tema en el que entran a una vía que es la panamericana, la vía más importante del continente, esto no se lo mostraron a usted en las fotos Ministro, no se ve en las fotos que me mandaron, ahí hay problemas de taludes, vuelven y se caen; ese es el retorno a Santander de Quilichao, se le manifestó desde hace años que había que hacer movimiento de tierra porque uno viene allí de Cali, la que le acabo de mostrar gira para retornar a Santander y luego se encuentra otra vez

con una vía de un flujo rapidísimo, allí donde está la flecha y todo lo que viene de allá es Popayán, queda esa doble calzada convertida en una sola, o sea yo no sé qué estudios se hicieron ministro y no es exactamente ese el reclamo, es incluso de calidad.

Ministro le dediqué tiempo a ello porque eso muestra la calidad de la obra, este es el puente peatonal de San José, era en Chiribico y se traslado, desde hace año y pico está en la glorieta, se habla de esa vía, de ese puente, no se ha podido construir, está parado, hace un año en la respuesta me dicen que está pendiente de la compra de predios y de mover ese poste de iluminación, ministro pero hace un año en eso, le aterra a uno ese tema, uno se queda sin elementos para defender las mismas respuestas.

Quiero con respecto al acta de compromiso con la vereda del tajo que es compromiso de esta obra, Ministro manifestarle que yo tengo fe de que no vayan a pasar 10 años y alguien tenga que venir aquí a manifestar que esa acta de compromiso de esa zona en las que están unos andenes y un mejoramiento vial, y el tema de la iluminación, pues todavía estén en discusión en este proceso de concesión y manifestarle Ministro con preocupación que hay unos informes que nos dejan a nosotros sin piso, porque podríamos buscar de su respuesta la mejor de las voluntades y de la directora del INCO, pero es que los problemas que nosotros hemos identificado también los ha presentado la Contraloría y lo reconoce el ministerio de Ambiente y permanentemente hace una apuesta que ello se mejore.

Yo Ministro, quiero ratificarle mi confianza en que podamos actuar, pero también dejarle la sensatez de que los documentos que encuentro demuestran que el problema no es solo de hoy ni que fue identificado políticamente cuando era alcalde o hoy parlamentario ni que es mi expresión como ciudadano o como comunidad, que además

los organismos de control lo tienen y el ministerio los ha plasmado, hay fotos de la carrera 13 Ministro donde presentan deterioro ya los andenes y fueron sitios donde se tenían que colocar señales de tránsito, no se colocaron o las tumbaron y se deterioro la vía.

Ministro hay aspectos de lo que Jhon Jairo Roldán menciona que también se presentan allá y es el tema de las adiciones y que uno lamenta, que si se adicione para las grandes volúmenes de obras y no se adicionen para que ese paso por Santander quede en buen estado, nosotros Ministro vamos a dar la pelea para que así como lo menciona José Caicedo en el caso de Zipaquirá, nosotros en el caso de Santander, esa vía Panamericana que durante 40 años o más de 40 años le sirvió al país quede en buen estado y yo no sé cómo se va a hacer ministro y quién tendrá la responsabilidad, porque yo entiendo que es un tema de pólizas de garantías, de calidad pero también de continuidad de la obra o sea de corregir y continuar lo que hay que terminar, porque ese es el paso por una ciudad que le ha aportado y por una región que le ha aportado mucho a este país y que esa glorieta de la salida para Popayán pues sea una glorieta acorde a lo que esa región la sexta zona industrial del país se merecen. Haciendo las correcciones que hay que hacer, ya tuvimos paciencia 10 años, estamos dispuesto a tener unos más, pero que esas obras tengan la calidad que se merecen ministro, se cumpla con los elementos allí manifestados.

Hay una respuesta positiva que la recibo con alegría y es de que esa intersección si va a tener iluminación, yo la voy a guardar como un monumento a su palabra, porque en las respuestas escritas y verbales que siempre nos manifestaron nos dijeron que no se contemplaba en el proyecto previo la iluminación de esta intersección sobre la vía más importante del continente, temas que a uno lo aterran y sin duda lo preocupan.

Ministro aquí estoy como cada uno de los que han intervenido y estoy seguro como cada uno de los colegas de la Comisión Sexta dispuesto a contribuir para que este país camine por un mejor sendero, allí están los documentos, yo creo que no necesito mandárselos porque ustedes como dijo Jhon Jairo Roldán también me los remitieron, tanto los del ministerio donde hay requerimientos, donde hay resoluciones, pidiéndoles se mejoren las condiciones de la obra, no hoy, desde hace muchos años.

Y finalmente ministro, yo también me sumo al tema de la red terciaria pero tengo confianza en su respuesta, todos hemos hecho un esfuerzo por reconocer que este país tiene una deuda histórica con la zona rural, en el Cauca usted lo conoce, las vías están muy mal y no solo por la ola invernal que lógicamente deteriora las vías sino por años de afectación y un recurso importante pero insignificante ante el problema. Hoy ministro se nos manifiesta de que esta plata que se ha dejado se va a ejecutar con mantenimiento de rocerías y de ese tipo de cosas, a mi la Figura del Comité de Cafeteros no me disgusta pero no me fascina, porque creo que hay que legitimar la institucionalidad del país, hay que darle gobernabilidad a los alcaldes, hay que generar los mecanismos de transparencia y de confianza, pero hay que darle ese elemento de contrapartida, de cofinanciación. Pero ministro si es cierto lo que de manera ligera mencionan, de que la plata se utilizaría para generar a través de la red juntos de Acción Social nacional mano de obra pues eso no sería nada diferente a la estrategia de hace muchos años de generación de empleo urbano y generación de empleo rural, doctor Quintero en el que la estrategia debe generar mano de obra, yo creo que la red terciaria se necesita en buen estado con maquinaria en un tema de calidad y a partir de ello hacer mantenimiento y sostenibilidad.

De no ser así Ministro, recojo su sugerencia y su información, yo simplemente lo manifiesto como una persona que conoce el problema, que lo vivió en Santander donde tenemos 500 kilómetros de red rural y para el municipio y los recursos que nos dan es insuficiente.

Ministro muchas gracias, la directora del INCO muchas gracias, y simplemente recojan nuestras inquietudes como un deseo de contribuir a que el país no siga caminando de esta manera en los escenarios de planificación, de preinversión, de priorización mejoren y que podamos brindarle a la conectividad y a la competitividad del país mejores obras y no simplemente un escenario económico y presupuestal vs la posibilidad de contratación que existe. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias doctor Bonilla y por el buen uso del tiempo, tiene la palabra al doctor Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias Presidente, procuraré hacer lo mismo. Un afectuoso saludo al Ministro de Transporte, a la gerente del INCO, al señor gerente de la concesión BTS, al delegado de la Contraloría General de la República, a los compañeros alcaldes invitados a esta sesión, a los periodistas y a todos los amigos que nos acompañan en esta tarde ya.

Yo voy a procurar hacer una aproximación conceptual de las concesiones en Colombia, haré una aproximación a un análisis generacional de esas concesiones, haré un análisis del contrato de concesión 0377 que corresponde específicamente al contrato de concesión BTS, mirar en forma muy rápida unas consecuencias de

ese modelo de las concesiones en Colombia y si usted me lo permite Presidente cuando entremos ya en la parte final de este debate pues hare mi aporte en lo que respecta a conclusiones y recomendaciones que han de salir producto de este debate.

Comienzo mi intervención abordado el concepto que ha dado cada uno de los tratadistas de este tema de las concesiones viales, el doctor Velazco, define él “el contrato de concesión como un acuerdo mediante el cual una sociedad concesionaria como inversionista privado construye una infraestructura y lo opera a lo largo de un periodo de tiempo suficiente para retornar la deuda del proyecto y el capital del riesgo invertido”, de esa primera definición que se hace de un contrato de concesión vial sacamos entonces como una primera conclusión muy importante para analizar el tema de las concesiones en Colombia, la concesión vial debe ser un instrumento financiero para atraer capitales y habilidades gerenciales del sector privado, aportando al desarrollo de proyectos públicos, eso de fondo no está ocurriendo en Colombia, lo que está ocurriendo en Colombia es el desarrollo más bien de un modelo constructivo, es que estamos entregando el Estado a través de estos contratos de concesión, estamos entregando es a constructores la posibilidad de desarrollar un modelo que es estrictamente financiero, esa debe ser la primera conclusión que salga de este debate que estamos haciendo acá.

Las concesiones viales en Colombia, de este instrumento financiero uno entendería que al finalizar ese periodo de operación, la infraestructura debe ser devuelta a la entidad estatal en perfectas condiciones de operación, pues vamos a analizar en el transcurso de esta intervención sumado a las intervenciones y aportes interesantes que han hecho mis compañeros de que ello no es tan cierto, ese sistema de concesiones viales en Colombia nace por allá en la década de los 90 con la apertura económica que promulgo el Presidente

Gaviria, cuando se da precisamente comienzo a este sistema concesional y para el año 92 ya el propio Consejo Nacional de Política Económica y Social aprueba básicamente el documento denominado contratos de obra pública por el sistema de concesiones en Colombia.

Se reestructura luego el propio ministerio del Transporte, se crea la propia Superintendencia de Puertos y Transportes y la Comisión Reguladora de Transporte y ya para el año 2003 se crea el Instituto Nacional de Concesiones, en el desarrollo del propio sistema de concesiones en Colombia se ha establecido un marco regulatorio al que ha hecho en parte referencia el doctor Jhon Jairo Roldán y que yo voy a mencionarlo de forma muy rápida, la propia Ley 80 del 93 establece en forma específica la modalidad de contratación por concesión, luego la Ley 105 del 93 permite ya la participación en el desarrollo de la infraestructura vial del país y más adelante con la Ley 1150 del 2007 se establece entonces la posibilidad de prórroga o adición de concesiones de obra pública en esos contratos de concesión.

La Ley 80 del 93 en su artículo 32, establece básicamente y define los contratos de concesión, yo me voy a referir de forma muy rápida al artículo 28 de la ley 1150 del 2007, porque ese a mi juicio es el artículo que le ha permitido a los concesionarios jugar con este sistema en nuestro país, ese artículo de la ley 1150, de los propios funcionarios hay que advertirlo, ese artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 que voy a permitir leerlo, habla de la prórroga o adición de concesiones de obra pública y dice:

“En los contratos de concesión de obra pública podrá haber prórroga o adición hasta por el 60% del plazo estimado independientemente del monto de la inversión, siempre que trate de obras adicionales directamente relacionadas al objeto concesionado de la recuperación

de la inversión debidamente soportada en estudios técnicos y económicos, respecto de concesiones viales deberá referirse al mismo corredor vial”. Eso no está ocurriendo, ese artículo es el que le ha permitido al propio gobierno, hay que advertirlo a través de los famosos documentos CONPES, precisamente abocando este artículo 28 han justificado las prorrogas, prorrogas en qué, en construir más obras, en adiciones absolutamente a todos los contratos de concesiones vigentes en Colombia, les ha permitido incluso estos documentos CONPES declarar de importancia estratégica para el país 17 de esas 25 concesiones a las que hizo referencia el Representante Roldán, es ese artículo 28 apreciados compañeros Congressistas el que nos debe llamar la atención rigurosa de la vigilancia y del control, haber si el propio Congreso de la República es capaz de legislar porque ahí esta repito la posibilidad de que los concesionarios y los propios funcionarios y las propias interventorias jueguen con los intereses del Estado y con los intereses de los colombianos.

Ese diagnostico de las concesiones viales en Colombia, nosotros tenemos alrededor de 150 mil kilómetros de malla vial en Colombia, de esos 150 mil kilómetros de malla vial que la compone la red nacional, departamental y municipal, apenas tenemos 17 mil 761 kilómetros que corresponden a la red nacional y de esos 17.761 kilómetros apenas tenemos concesionados 4 mil 462 kilómetros que equivalen más o menos al 26% de toda la red del país, eso quiere decir que apenas llegamos a un 3% del total de la red nacional. Que quiero significar con estas cifras, que las concesiones ni mucho más ni mucho menos no son, no han sido el instrumento que se pueda considerar como la columna vertebral del desarrollo de la infraestructura vial en Colombia, es decir que ese sistema de concesiones permita realmente tener en Colombia una red moderna, una red competitiva, eso no ocurre, Colombia hay que advertirlo esta supremamente rezagado en

infraestructura vial, le repito apenas estamos bordeando el 3% del total de la red nacional cuando hablo de redes pavimentadas.

Por supuesto que el doctor Roldán ha hecho una aproximación por la brevedad en el tiempo de las concesiones en Colombia de la primera, segunda y tercera generación y tercera generación y media; yo voy a procurar de forma muy rápida abordar algunas debilidades que presenta cada uno de estos sistemas y si realmente el propio gobierno y el propio Estado ha hecho retroalimentación de todas esas debilidades y falencias para tratar de estructurar un mejor sistema en Colombia. Esa primera generación de concesiones que se desarrollo por allá sobre los años 94, 97 contemplo efectivamente como usted lo dijo doctor Roldán 11 proyectos en promedio estructurados para 17 años, esas concesiones se otorgaron bajo una formula fácilmente manipulable de la que abusaron la gran mayoría de los contratistas, una fórmula que incluyo la tarifa del peaje que multiplicada la sumatoria de varios factores como el factor de ajuste de las tarifas, el porcentaje de los ingresos mínimos garantizados al concesionario, los sobrecostos asumidos, el plazo de construcción, el plazo de operación y por supuesto los proyectos para este modelo de primera generación, se asignaban al menor puntaje posible.

Aquí igualmente lo advirtió el doctor Jhon Jairo Roldán pues lo importante era entrar, lo importante para los concesionarios, lo importante para los contratistas era entrar, que ellos sabían perfectamente que luego iban a alegar desequilibrio económico después de firmado el contrato y eso fue lo que hicieron en esos contratos de primera generación, alegar por doquier desequilibrio económico para que el propio Estado y el propio Gobierno Nacional hiciera todas las adiciones en obra, en presupuesto y en tiempo a las que se han referido en esta mañana, esas debilidades de los proyectos viales de la primera generación, por supuesto que tenemos

que advertir que hubo unas excesivas garantías de ingreso mínimo para los inversionistas, unas demoras en los desembolsos de esas garantías causadas, una demora en las aprobaciones de las licencias ambientales que fue el motivo del cual se valieron los concesionarios para no cumplirle al país, cambios este el más importante, cambio en los diseños inicialmente establecidos que originaron inversiones no previstas y mayores por supuesto cantidades de obra en muchos casos, casi todos a cargo de la Nación, unos cambio en el inventario predial como consecuencia por supuesto de esa variación en los diseños iniciales que se habían establecidos, problemas que aquí los advirtió el doctor Caicedo y los que han intervenido, problemas en la concertación con las comunidades, que por supuesto determinaron que establecimientos de tarifas diferenciales y por consiguiente un impacto en el nivel del recaudo del concesionario que ha sido cubierto por la propia Nación.

Hay debilidades como que el TPD calculado por el propio INVIAS fue el 40% más bajo, hay debilidades como que los costos fueron el 40% más altos que los firmados en los contratos, hay debilidades como que el 58% de los sobrecostos adicionales fueron por cambios en diseños y adición de trabajos, eso a grandes rasgos la primera generación.

Las concesiones viales en la segunda generación, estoy hablando específicamente de dos proyectos, cuando hablamos de concesiones viales en segunda generación, el proyecto del Vino- Tobia Grande- Puerto Salgar- San Alberto y el proyecto de la malla vial del Valle del Cauca y del Cauca, el primer proyecto ustedes saben apreciados compañeros que se declaró el incumplimiento del contrato de la propia firma COMSA; esa segunda generación de concesiones consto de dos contratos firmados como los he mencionado en una duración estimada de esos contratos de aproximadamente 20 años, por supuesto que hubo un reconocimiento de las debilidades que mostraba esa primera

generación y especialmente las debilidades que mostraba era en la asignación de riesgos en la propia estimación, en la propia tipificación y en la propia asignación de riesgos, eso hace que se produzca el propio CONPES 3945 del 99 que impone unos límites de ingreso y se eliminan las garantías de riesgo que se habían establecido en la primera generación, en ese mismo modelo se propusieron soportes de ingreso para el cubrimiento del servicio de deuda cambiaria y por supuesto igualmente por riesgos geológicos que se presentaran en desarrollo de esos proyectos.

Las concesiones de segunda generación se adjudicaron con una nueva fórmula por supuesto para tratar de minimizar los riesgos de la primera, sin embargo fácilmente manipulable los contratos se adjudicaron en esta segunda generación por el mínimo valor de la sumatoria ponderada entre la solicitud de cobertura de la liquidez entre la garantía de ingreso, entre el ingreso esperado, pero ese ingreso esperado era el que tenía una más alta ponderación en el contrato y unas obras complementarias por supuesto con signo negativo y una altísima ponderación que fue otro equivoco a mi juicio en esta segunda generación.

La debilidad de esa segunda generación, en estas concesiones de segunda generación por supuesto que se observa una gran debilidad en lo que tiene que ver con la preparación y con la estructuración financiera de los proyectos, debido a que se utiliza un mecanismo que el propio Banco Mundial establece que es el mecanismo del pasa o no pasa, ese mecanismo plantea unos requisitos mínimos financieros que no permiten analizar la mejor alternativa que presenten los participantes en una licitación pública de esta naturaleza, debido a que estos no tienen en cuenta factores ponderativos en la selección de los componentes sin considerar la capacidad patrimonial ni la liquidez de los propios proponentes, tal es el caso doctor Carlos Julio Bonilla del

proyecto de la malla vial del Valle del Cauca y del Cauca, ese es el resultado de esa debilidad que presentó esa segunda generación.

Por supuesto vienen los proyectos viales de la tercera generación, esa tercera generación estuvo compuesta por 4 contratos suscritos entre el año 2001 y el año 2004, aquí como bien lo expreso el doctor Jhon Jairo Roldán se redujeron las variables de adjudicación a una sola variable, el ingreso esperado, el ingreso esperado obedeciendo a algunos modelos como el de Ficher y el del Galeto Bic para gestionar el riesgo de demanda, extendiendo el plazo de de la concesión hasta que se recaude la cifra solicitada y esta compuerta que se abrió en la tercera generación lo vamos a ver ahora cuando ejemplifique uno de esos contratos de concesión, en este formato un proyecto se asigna al proponente que solicite el mínimo valor presente de los ingresos por peajes.

La clave de aplicación en este tipo de contratos consiste entonces en usar una tasa de descuentos apropiada para calcular ese valor presente de los ingresos futuros y entonces aplicar un método solo para proyectos rentables y no modificar el alcance del proyecto después de firmado el contrato, pero a raíz de ese artículo 28 al que les he hecho referencia aquí se abrió la compuerta para firmar todas las adiciones, todos los otrosí que ustedes quieran.

Esa tercera y tercera y media generación desarrollaron bajo percepción de la manipulación a la que han hecho referencia, los propios compañeros y los grandes debates que se han suscitado a través del sistema de concesiones, un intento de mitigarla desde el propio escenario de lo público en pruebas y errores ensayando diferentes variables de adjudicación, pero todos esos esfuerzos que ha hecho el gobierno solo han dado como resultado la generalización de algo importante en esta tercera y tercera y media generación, la

renegociación de absolutamente todos los contratos de concesiones viales del país, primero de una forma individual y ahora como es supremamente atractiva esa renegociación absolutamente ahora de manera masiva en todos los contratos de concesión del país.

Por supuesto que uno nota que el INCO no destino esfuerzos a fortalecer esos fundamentos de la preparación y de la adjudicación de esos contratos y quedamos casi que a expensas del predominio de los constructores en este caso los que entre comillas posan como concesionarios, esos concesionarios con bajos aportes patrimoniales, con baja velocidad en la construcción, con uso ineficiente de los recursos públicos y de pronto quiero advertirlo con una ausencia de la propia inversión institucional extranjera.

Esas debilidades de la tercera generación han sido advertidas por muchos tratadistas también, han hecho presente las debilidades y las constantes especialmente modificaciones que han sufrido estos contratos, de igual manera se ha puesto de relieve una aplicación inconsistente de las políticas formuladas sobre todo en la reducción del alcance físico por motivos estrictamente financieros, igualmente la incertidumbre en los efectos de la discontinuidad de esos corredores sobre la carga a la larga distancia y la revalidación del concepto de desarrollo gradual, la gradualidad que había sido tratada en los proyectos de segunda generación desafortunadamente ralla aquí en los proyectos de tercera y tercera y media generación y se vuelve a equivocar entonces el propio gobierno.

Yo me refiero al concepto de gradualidad porque hay coincidencia en ello, que ese concepto de gradualidad fue desconocido por el propio Gobierno Nacional cuando modifíco el objeto contractual de la concesión del corredor Briceño- Tunja- Sogamoso, con el propósito de la construcción de una doble calzada, al hacerlo pues se infringió el

principio defendido por el Gobierno precedente en la concesión de Tobia Grande- Puerto Salgar de que los objetos de los contratos no son negociables y sentó un precedente que puede resultar muy costoso para Colombia, adicionalmente se ha hecho presente que la adición de construir una doble calzada pues no habría consultado la demanda ni consagrada la ausencia de estudios para la realización de esas obras adicionales.

Han hablado aquí de unas como cree que hay una dificultad de estructurar teóricamente esos proyectos de concesiones, han habido unas adiciones superiores al valor contratado y yo le rogaría que en la grafica podamos mostrar lo que el doctor Jhon Jairo Roldán quiso significar en una gráfica, doctor Pedraza mostremos el valor básico y las adiciones, el gráfico que muestra las adiciones superiores al valor contratado, ahí ustedes pueden observar en el valor verde que corresponde al valor básico y el claro corresponde a las adiciones, miren por ejemplo la vía Santa Marta- Riohacha- Paraguachon, ha sido adicionada en el 867.3%; la vía Bogotá – Villavicencio que es una de las vías que más causa polémica y discusión en Colombia, pues ha sido adicionada en el 720.8%; Cartagena – Barranquilla ha sido adicionada en el 805.9%; vías como la del Cauca y Valle del Cauca ha sido adicionada en el 78.8%; Zipaquirá- Palenque ha sido adicionada en el 493.2%; la vía Briceño- Tunja – Sogamoso ha sido adicionada en el 134.60%; la vía Córdoba – Sucre ha sido adicionada en el 300.5%, la ruta del Caribe en el 234.6% y lo propio ocurre con las prorrogas hasta por el doble de tiempo en lo contratado.

Repito todos al amparo del propio artículo 28 que nos ha permitido entonces gozar para beneficio de los concesionarios de un nuevo modelo, el modelo de renegociación en Colombia, ese es el que esta imperando en nuestro país y que por supuesto debe llamar la

atención, debe llamar al análisis de todos nosotros, del propio Congreso, pero también del propio Gobierno Nacional.

En la brevedad del tiempo voy a referirme a la concesión Bogotá-Briceño- Sogamoso, debo advertir que en esta Comisión también me acompaña otro boyacense, el doctor Carlos Amaya, él también va a participar en el debate en el tema de la concesión Briceño- Tunja-Sogamoso, yo voy hacer un planteamiento muy general, digamos que desde el punto de vista meramente financiero y el doctor Carlos Amaya adentrara ya en unos temas sustanciales que tienen que ver por ejemplo con las variables de Paipa, con la variable del Puente de Boyacá, con las intersecciones en Tunja, con las intersecciones en Duitama y seguramente otros temas importantes a los que él hará referencia.

En ese contrato de la concesión Briceño- Tunja- Sogamoso, es decir el contrato 0377 del 15 de julio de 2002, tenía primero como objeto la realización de los estudios y diseños definitivos de obras de construcción, de rehabilitación y mejoramiento de la operación y mantenimiento de los trayectos definidos en este corredor vial Briceño-Tunja- Sogamoso, el alcance inicial del contrato hablaba de 15.8 kilómetros de doble calzada que serían básicamente referidos al tramo Briceño- Tocancipa, hablaba de 84.9 kilómetros de tercer carril y hablaba de 98.3 kilómetros de rehabilitación, por supuesto que hubo un pronunciamiento de la clase política de mi departamento, hubo un pronunciamiento de los alcaldes, de los propios gobernadores y de la comunidad en general en el entendido de que Boyacá reclamaba como justicia para este departamento una doble calzada, se hace un contrato adicional el 7 de agosto del año 2003 para realizar estudios y diseños de doble calzada.

El 24 de agosto del año 2004, es decir 2 años después se presentaron esos estudios y diseños de doble calzada sobre todo el corredor vial, el propio INVÍAS hace acta de entrega a estos trayectos, a la concesión BTS y la vez también sede al INCO ese contrato de concesión, aquí viene lo importante señor Ministro, que yo quiero destacar en mi participación, casi que la voy a resumir en esta gráfica, ahí está la gráfica más importante Ministro, una etapa de pre-construcción que inicia el 23 de septiembre del año 2002, que culmina el 23 de agosto del año 2004, inicia la etapa de construcción el 24 de agosto del año 2004, que podemos observar en esa primera parte un recaudo en peajes de 672 mil millones de pesos, que si usted lo ve ahí diría hasta la abscisa de color azul, hasta ahí irían los recaudos en peajes, pero hay recaudos adicionales como quiera que hay un valor básico del contrato de 409 mil 542 millones de pesos y sumamos a ellos las adiciones que ha hecho el propio gobierno fundamentado en las vigencias futuras por 561 mil 097 millones de pesos, eso quiere decir en resumen que los ingresos para esta etapa de construcción ascienden a 1.63 billones que lo puede observar allá en la parte posterior, ahí estaría la sumatoria de peajes más contrato básico, más adiciones, han recibido el concesionario 1.63 billones; miremos ahora por la parte inferior los egresos, los egresos totales, estas cifras las estoy sacando del propio cuestionario, los egresos ascienden a 1.09 billones. Con ello que quiero significarle Ministro y señora directora Gerente del INCO, es que el concesionario ha recibido hoy muchísimo más recursos que lo que ha ejecutado, ha recibido 1.63 billones y ha ejecutado 1.09 billones, a partir del 23 de enero.

Bueno Honorables Representantes, ese cuadrito, esa gráfica que les muestro ahí es la sumatoria de absolutamente todos los proyectos de concesiones viales en Colombia, revísenlos ustedes, la etapa de operación y de mantenimiento comienza el próximo 24 de enero de 2011, yo he preguntado al INCO y al propio ministerio, una de esas

preguntas, era que frente a la inquietud del programa de inversión inicial en sus modificaciones pues preguntaba sobre el programa de inversiones, la respuesta en la página 179 del cuestionario, frente a la inquietud del programa de inversión inicial y sus modificaciones nos permitimos informarle que por ser este un contrato de concesión de tercera generación no se encuentra previsto contractualmente elaborar dicho programa, Ministro yo quede perplejo con la respuesta que me dieron, que como era un contrato de tercera generación no tenía programa de inversiones, tal vez se haya equivocado el funcionario, pero yo quede perplejo con esa respuesta.

Porque si eso es así, entonces como se preparan y estructuran los proyectos viales en Colombia, cómo podríamos nosotros decir que efectivamente se hace seguimiento, valoración, control a las concesiones en Colombia, si me responden que no hay programa de inversiones.

Les pregunte sobre el valor del contrato y me dicen en la respuesta lo mismo, al doctor Carlos Amaya en la página 27 no existe a nivel contractual ninguna referencia al monto total de la obra proyectada, yo quisiera que me volviese a proyectar la gráfica, si usted Ministro mira exclusivamente, únicamente recaudo de peajes, es decir hasta donde está la barra azul, si usted hace esa proyección de esa sola curva, entonces queda perplejo, hasta cuando ira la concesión Briceño-Tunja- Sogamoso, hasta cuando irá esa etapa de operación y mantenimiento, hasta cuándo será que se le hace reversión al Estado de ese bien y lo pregunto además porque en la etapa de operación y mantenimiento que repito inicia el 26 de enero de 2011 es decir apenas en un mes y medio y ahora le voy a mostrar fotos ministro para demostrarle que no creo que le entreguen al Estado ese primer gran compromiso de entregar las obras el 26 de enero, porque miren, estamos jugando con el modelo de ingreso esperado y entonces nos

hablan aquí para la concesión Briceño- Tunja- Sogamoso y así en todas las concesiones del país Honorables Representantes, en esta concesión, en la BTS nos hablan que teniendo como fundamento la variable ingreso esperado hay que esperar entre 30 a 45 años que el concesionario pueda recuperar su inversión y ya usted observo ese primer grafico.

Pero miren estas notas, el plazo de ejecución ajustados se contara para cada uno de los sectores referenciados en el cuadro anterior a partir de la fecha en que para dicho sector se resuelvan los aspectos pendientes y se cuente con la disponibilidad predial requerida, ustedes observaron porque bien lo hizo el doctor Caicedo referencia a todos los problemas e inconvenientes que aún se tienen en la vía Briceño-Tunja- Sogamoso y uno dice bueno pero si duraron dos años realizando todos los estudios y diseños, si hicieron toda la valoración respectiva, predial, en fin.

Dicen en una de esas notas de la respuesta, teniendo en cuenta que en este sector se prevé modificar el alcance de la intervención, modificando el contrato de concesión para dar lugar a la construcción de una variante en Tocancipa doctor Caicedo, según lo contemplado en el documento CONPES 3535 del año 2008, se prevé que el contrato adicional respectivo determine el plazo de ejecución para el nuevo alcance, o sea que eso peor agrava la situación que le he planteado en esa grafica.

La nota dos, teniendo en cuenta que las administraciones municipales de Gachacín y Paipa han solicitado modificar el alcance de la intervención para construir una variante cada uno de estos municipios, pues igual habrá que atender la solicitud de las autoridades municipales dando lugar a la suscripción de un contrato adicional o a través de la evaluación conjunta de soluciones alternativas que

permitan retomar la construcción en dichos sectores, así que quedamos a merced de poder buscar alternativas de solución ¿Que cuando se irán a dar? No se Ministro, yo fui alcalde de Sogamoso en el año 2004 y estamos hablando 7 años después del mismo problema y creo que el problema va a subsistir por muchos años, porque por supuesto al concesionario es al que más le conviene, por los datos que le estoy referenciando.

Quisiera por último mirar algunos avances de obras en cada uno de estos tramos para referirme en dos minutos Presidente, aquí observamos por ejemplo en el tramo 6 el cruce de la salida Guateque-Chocontá, nos hablan ya de una ejecución del 88% de construcción en doble calzada, quisiera que usted observe esas imágenes que las tomamos hace apenas 4 días para fortuna mía también en defensa del propio debate, uno de los camarógrafos del Congreso me acompañó a estas tomas, entonces uno dice, será cierto que ese avance es del 88%, pues no es cierto, le están mintiendo al país, le están mintiendo a mi departamento, les están mintiendo al Gobierno Nacional y entonces uno dice en donde está la vigilancia y control.

En la vía Chocontá- Villapinzón, Ministro nos hablan de una ejecución del 91.31% y cuando a mi me dicen Ministro y señora Gerente del INCO que la ejecución es del 91.31%, uno dice hombre están en señalización, pues ahí están las imágenes que muestran que en ese tramo, el tramo 7 Chocontá- Villapinzón no es cierto que estemos en un avance del 91.91%, en ese modelo financiero al que yo he hecho referencia uno diría el que más le conviene al propio concesionario es la celeridad en la ejecución de las obras, no es cierto, no hay maquinaria en los tramos porque se encuentran abandonadas, le ruego el favor que me dejen las gráficas para que la gerente del INCO y el propio Ministro las observe. Hay unos temas difíciles como el cruce de la variante Tunja y la vía hacia unas provincias de oriente,

usted ahí lo puede observar Ministro, observe el vehículo rojo que viene de unas provincias y observa usted que no hay absolutamente ningún puente que no se hizo diseño alguno al respecto, semejante error en los diseños y seguramente cuántos muertos le va a dejar ese equivoco en el diseño al país, cuántos boyacenses han ofrendado ya sus vías en ese cruce que uno no logra entender, porque ahí el carro rojo se dirige hacia la vía céntrica del municipio de Tunja.

La siguiente gráfica, este es un ejemplo a la ingeniería gerente del INCO y Ministro, hay un puente peatonal que construyo la empresa Bavaria para al acceso de sus trabajadores, seguramente de sus propios clientes en ese negocio que hace la empresa, pero a 20 0 30 metros quizá, a 15 metros construyeron un puente peatonal con cargo a la concesión que no beneficia absolutamente a nadie, que nosotros tenemos a menos de un kilómetro, exactamente a 700 metros tenemos una institución educativa y entonces los niños exponen todos los días sus vidas y uno dice pero por Dios, cuál fue la razón de construir ese puente peatonal cuando a 20 metros hay un puente peatonal que construyo la empresa Bavaria, eso no lo entendemos, en las graficas, en las fotos podemos observar los trabajos Ministro y gerente del INCO, los trabajos son de mantenimiento, en todo el recorrido que hicimos la semana pasada encontramos 5 frentes de mantenimiento y un solo frente de construcción, eso nos preocupa por el horizonte del que le he estado hablado en el tiempo y uno dice hombres están haciendo mantenimiento y las obras las van a entregar el próximo mes de enero, estamos haciendo rehabilitación y uno cuando habla de una vía de esa naturaleza, supone que por lo menos pasados 5 años de vida útil, es que empieza a hacerle rehabilitación y mantenimiento, ¿Que está pasando Ministro?.

Aquí se ha hablado también de la problemática de señalización, los tramos discontinuos que observamos en la propia vía pues originan un

alto grado de accidentalidad, el doctor Carlos Amaya se referirá seguramente en ese tema de la accidentalidad para no cansarle más Presidente y ser respetuoso también con el tiempo de mis compañeros.

Quisiera por último Presidente, me permita en la próxima sesión hacer un análisis de las consecuencias nefastas para el país del sistema de concesiones como hasta hoy se lleva y por supuesto hacer unas conclusiones y recomendaciones para el propio ministerio y para el propio INCO, de cómo reestructuramos el sistema de las concesiones en Colombia, señor Ministro, señora gerente del INCO, apreciado Presidente y compañeros muchas gracias.

Presidente:

Con la venia del Doctor Didier Tavera tiene la palabra el doctor Wilson Arias.

H.R. Wilson Arias Castillo:

Presidente es solamente para aprovechar el quórum y la brevedad, queremos proponerle a la Comisión con motivo entre otras cosas de la solicitud de la propia dirección encargada del SENA, por cuanto se pretende cambiar la adscripción del SENA hacia ciencia y tecnología, no ministerio de la Protección entre otras cosas, sobre la evaluación de impacto del contrato de aprendizaje de los convenios que se han suscrito por ciencia y tecnología en fin; queremos proponer a la Comisión la conformación de una subcomisión de investigación tal como hasta ahora lo hemos hecho sobre estos temas del SENA, hemos propuesto Presidente a la Comisión, que los Honorables Representantes de esta Comisión, doctor Carlos Julio Bonilla, Diego Patiño, Carlos Amaya y Wilson Arias conformemos una subcomisión

que rinda el informe en la brevedad del tiempo a esta propia Célula Legislativa, sobre esos temas que estamos planteando Presidente.

De modo que ruego a la Comisión si puede considerar la posibilidad, la proposición en estos momentos para que no deshagamos el quórum y podamos iniciar actividades. Gracias Presidente.

Presidente:

Señor Secretario sírvase leer la proposición que hay sobre la mesa.

Secretario (Jaime Sepúlveda):

Proposición:

De conformidad con el artículo 137 de la Constitución Política confórmese una comisión de indagación e investigación conformada por los Representantes Diego Patiño, Carlos Amaya, Carlos Bonilla y Wilson Arias, para que investiguen la situación actual del SENA en relación con la suscripción de convenios de diverso alcance, leyes 29 del 90 y 334 del 96, la contratación de alumnos, la función de ciencia y tecnología y su relación con la educación formal así como su evaluación de impacto. La Comisión rendirá su pertinente informe.

Señor Presidente en consideración.

Presidente:

Se abre la discusión de la proposición leída, continúa, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, señor secretario sírvase llamar a lista para verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Señor Presidente ha sido aprobada la proposición respectiva, puede continuar con el orden del día.

Presidente:

Muy bien, doctor Didier Tavera tiene la palabra.

H.R. Didier Alberto Tavera Amado:

Muchas gracias señor Presidente y buenas tardes a la directiva en especial al señor ministro, a la directora del INCO, al Superintendente de Puertos, al señor delegado de la Contraloría, a los amigos Representantes que nos acompañan, a los medios de comunicación y a las colombianas y colombianos que a esta hora de la tarde nos acompañan.

Bueno señor Ministro, yo tuve que rápidamente redactar mi intervención de forma diferente porque encontré una Comisión muy juiciosa y no vale la pena venir a hablar de las adiciones y del tema de cómo se manejaron las concesiones de primera generación, segunda y tercera generación.

Adicionalmente, el día de la proposición yo solicité que me permitieran tocar el tema del plan vial 2.500 y el tema de ola invernal, esto ya hace más de mes y medio señor Ministro, también sabemos que usted ha estado trabajando en el tema, pero desde hace mes y medio veníamos acatando allí, también con gran preocupación veo que aquí a la Comisión Sexta de Cámara debería llamársele, hacer una interventoría en el ministerio porque tienen mejores datos que los mismos que dan en el Ministerio de Transporte señor Ministro con todo respeto.

Nosotros en el departamento de Santander, hay una concesión que nos llama la atención en este momento, es el tema de la concesión de los comuneros, esta concesión termina su vigencia el año entrante, una concesión que esta desde el año 2001, ha venido sufriendo unas adicionales, nosotros queremos señor Ministro que usted bien lo ha expresado, que la única forma de garantizar que no se vuelvan a cometer estos errores, esas adiciones, que podamos realmente darle al país concesiones de cuarta generación, queremos que esta sea una de las primeras y que usted bajo su mandato, para que dentro de

cuatro años nosotros podamos estar aquí felicitándolo y no que usted reciba el agua sucia de quienes lo han antecedido.

Señor Ministro, nosotros queremos que en esta nueva concesión se incluya la variante de Barbosa, se incluya la variante de Socorro, que en este momento si usted revisa y me permiten la diapositiva es donde estamos viendo que en el sitio conocido como Teheran que han ido varias calzadas, eso no puede ser una vía nacional en Colombia; o sea nosotros no le podemos presentar al país ni mucho menos al mundo entero que el proyecto más importante turístico después de Cartagena y el Eje Cafetero sea el Parque Nacional del Chicamocha, gracias al Gobierno Nacional que nos dio 35 mil millones de pesos para el teleférico y mire la vía de acceso que comunica a la capital del país con el llamado Parque Nacional del Chicamocha en el municipio del Socorro, de la provincia comunera.

Adicional a ello, desde el año 2001 existen los estudios para la variante de San Gil, en esta concesión no sé porque nunca se intervino, porque nunca se adelanto, es el momento ideal señor Ministro, porque falta un año para que usted pueda concretar los estudios, para que usted pueda realmente generar este proceso de adjudicación a la nueva concesión, yo sé que la concesión de los comuneros ha venido hablando de que si le pueden aumentar el plazo para tener, yo sé que eso no es posible, pero ellos lo que hacían era en un tema del anillo vial externo Piedecuesta- Girón que garantiza la movilidad; nosotros, es otra petición, que queremos, que quede dentro de este nuevo proyecto de concesión y es que además de las tres variantes se contemple la posibilidad del anillo vial externo Piedecuesta- Girón.

Nosotros en este momento tenemos dificultades en la movilidad del área metropolitana, esta concesión de los comuneros va de Zipaquirá

al Palenque, allí esta empalmando con una concesión que se llama la ZMB, que fue una concesión de iniciativa privada por la Cámara de Comercio en ese entonces se llamaba CEMPAL, Concesión de Economía Mixta Aeropuerto- Palenque- Lebrija, hoy esta concesión que ha tenido unas adiciones como es el tema de la vía que comunica del Palenque a la Salle y de la cemento a Río Negro.

Nosotros, queremos igualmente señor Ministro contemplar la posibilidad de que si hacen el empalme con la concesión ZMB la nueva concesión ya que se encuentra en tramos del Palenque donde va a conectar con la que viene de Zipaquirá al Palenque, o si sencillamente quedaría esta concesión en el anillo vial externo con cargo a la concesión de los Comuneros, que en este momentos en los tramos de Barbosa a Bucaramanga han hecho buenas intervenciones, pero para darle garantía a la provincia comunera es necesario estas variantes que se den en estas ciudades que hemos mencionado, como es Barbosa y adicional Barbosa empalma, lo que se llama como la troncal o la transversal del Carare que comunica desde Antioquia, que viene desde Puerto Araujo a Cimitarra y que viene a comunicar con el departamento hermano Boyacá que es Tunja.

Nosotros queremos decirle señor Ministro, que esta vía de Barbosa a Bucaramanga requiere de carriles de adelantamiento, requiere la posibilidad de tener una doble calzada con separador para darle garantía a una macrolocomotora como yo la llamaría, que el señor Presidente Santos así lo ha dicho y es el tema de la locomotora del turismo.

La provincia Guanentina en este momento ha generado los mayores ingresos en el departamento gracias a todos los deportes de aventura, y sé que ya también para la vigencia del año 2011 se están apropiando unos recursos importantes para garantizar el mejoramiento

de la vía de San Gil a Barichara y Barichara – Guane, que este importante municipio es el pueblo más lindo de Colombia y que gracias a una gestión importante que hicimos en el año 2004 y 2005 en la Gobernación de Santander cuando me desempeñaba como Secretario de Desarrollo es patrimonio de la humanidad que logramos inscribirlo ante la UNESCO.

Así es que señor Ministro, para decirle que si vamos a hablar de las problemáticas o dificultades que tenga en este momento la concesión de los comuneros ya todos han hecho una magnífica exposición frente al tema de las concesiones; la petición en este caso de Santander es que usted tenga en cuenta que dentro de un año se vence esta concesión y que necesitamos que sea la concesión de mostrar y que sea una concesión de lujo señora directora del INCO para que usted no tenga que hacer reparos, ni aquí tampoco vengán a echarle aguas sucias, que todos sabemos que han pasado y que hay mal entendidos y que también hay casos por investigar, queremos que esta sea la primera bajo su mandato, que ya el año entrante inicia para que usted la pueda tener.

Respeto a la concesión ZMB señor Ministro, quiero llamar la atención que el año pasado hace más de dos años yo sé que tengo una respuesta del INCO donde dice que se encuentra en la etapa de construcción y que la construcción se va a demorar 48 meses y que solo llevamos 26, yo quiero llamar la atención del ministerio y directamente del INCO; donde hace Bucaramanga, el área metropolitana que lo conforma Girón, Florida blanca y Piedecuesta, que recibe a todos los turistas que van hacia la Costa Atlántica y que yo sé que con el proyecto de la concesión de la ruta del sol vamos a perder una afluencia importante de tráfico, pero que no por ello nosotros tenemos que quedarnos de brazos cruzados, sino que por el contrario señor Ministro, queremos llamar la atención para que se

intervenga rápidamente el tramo entre Bucaramanga- Río negro, porque si me permiten las diapositivas, hace más de dos años se presentó un hundimiento a la altura del sitio conocido como los colorados, que en Bucaramanga los que me están viendo saben de un sitio que se llama los faraones que era un motel de hace más de 20 años señor Ministro, entonces me imagino que muchos lo conocen, aquí Bonilla hace referencia.

Este sitio señor Ministro ya presenta un hundimiento de más de un metro, es que no es de un centímetro, ni diez, es más de un metro y tenemos un solo carril para poder transitar y es la vía que comunica a Bucaramanga con la Costa, que como usted lo ve ayer hubo un trancón de más de 5 horas que se presentó allí por causa de este, con unos derrumbes que también se presentaron; si me permiten la diapositiva del puente en el kilómetro cero, este puente señor Ministro es el único puente que tenemos para comunicar a Bucaramanga con Río Negro- Playón y la Costa Atlántica, si usted ve, mire el muro de contención del puente ya se acabo, estamos próximos a perder este puente, no quiero que pase lo que paso hoy en la loma en el Cesar ni en la Jagua. Entonces, aquí es donde la concesión la ZMB tiene que priorizar donde hace intervenciones y donde realmente empieza a invertir la plata.

Yo tengo un reclamo frente a esta concesión señora Directora y señor Ministro, y es que los peajes se instalaron desde el año 2006, uno en Río negro y uno en el aeropuerto y hasta que no recaudaron cerca de 50 mil millones de pesos no iniciaron entonces las intervenciones viales.

Yo quiero también llamar la atención, porque es que si usted hace una concesión y si tenemos aquí el presupuesto pues para esa, gracia

entonces que el Estado primero recolecte y los hace si es el caso y haya hay unos beneficiarios en estas intervenciones.

Frente al tema de esta concesión señor Ministro, nosotros queremos que se tenga en cuenta que la Ruta del Sol va a ser un proyecto de desarrollo para el país, pero que también afecta la troncal central en este momento de el departamento de Santander. ¿ Que necesitamos nosotros los santandereanos señor Ministro? Que usted permita que la ZMB o otra concesión en ese aumento progresivo que se tienen puedan continuar la doble calzada desde Lebrija hasta la Alizama, esto garantizaría que nosotros podamos en el área metropolitana este departamento de más de dos millones de santandereanos y el área metropolitana que supera el millón cien mil pueda tener acceso a la troncal, a la Ruta del Sol que va a ser un importante proyecto de desarrollo, pero que nosotros tenemos que ir de la mano con el desarrollo, para que nuestros santandereanos y santandereanas no se queden allí en el atraso.

Así es que señor Ministro, esa es la petición concreta frente a la concesión de los comuneros, la ZMB que vinculan al departamento de Santander; y un reclamo en la respuesta 26, el INCO nos dice que no ha habido demora en la intervención y entrega del puente de Flandes o de Río de Oro que también es la vía de acceso de Barrancabermeja-Girón a Bucaramanga, este puente empezó a colapsar a finales del 2007, desde el 2008 colapso definitivamente y la respuesta nos dice es que ya en diciembre de este año nos van a entregar el primer plano y los santandereanos llevamos más de 3 años señora directora donde para llegar al aeropuerto que moviliza solamente en avión el transporte aéreo más de 300 pasajeros al año, que nosotros tengamos que tener una vía donde nos gastábamos de 25 a 30 minutos hoy tengamos trancones de 50, 60 minutos, sin contar el transporte terrestre que va de la vía Barrancabermeja que viene de la Costa, que viene del

Magdalena Medio, que viene de Antioquia hacia el área metropolitana de nuestro departamento.

Así es que señor Ministro, es como llamamos la atención de que los contratistas también sean ágiles y sean rápidos, porque además se les da la plata, porque tengo entendido que también en una respuesta que me da el INCO, me dice que para este puente dieron 67 mil millones de pesos, pero en otro cuadro que me presentan me dicen que tienen 64 en un cuadro anexo, entonces a mi si me gustaría que pues miremos cuál es la cifra correcta, porque es que 3 mil millones son demasiado y con 3 mil millones le solucionamos un poco de placa huellas y de puentes y de algunas obra de arte que necesitamos en Santander con esa importante emergencia vial.

Troncal central del norte señor Ministro, aquí me complace como Barrera y Caicedo dicen que el corazón de Colombia en Cundinamarca, o sea que le quieren quitar la mitad del ombligo en el Llano a los colombianos, pero muy bien. El tema señor Ministro es que esta Troncal Central del Norte que inicia en la Caro en Chía, que vincula a Tunja, a Boyacá, Duitama, que pasa por Soata, Capitanejo, Cerrito, Chitaga llega al Norte de Santander -Cúcuta y termina en Norte de Santander y además en estos momentos estamos hablando de grandes nuevos amigos y mejores nuevos amigos pues también es bueno que el Presidente de Venezuela se interese aquí, que la Troncal del Norte nos dé una manito también señor Ministro, se que para el 2011 hay una apropiación de 38 mil millones de pesos del sitio de la Palmera- Málaga y que de la vigencia del 2009 al 2013 hay presupuesto por 130.630 millones de pesos que van del 2009 al 2013.

Nosotros queremos señor Ministro, que esta ha sido una promesa incumplida generación tras generación de presidente tras presidente y familia tras familia, de que los boyacenses, santandereanos y los norte

santandereanos puedan ver culminada esta importante vía como es la de la Troncal del Norte, que además también se encontraba en el Plan Nacional de Desarrollo de 2006 al 2010 y de una vez para tocar una vía importante que es la vía Curus- Málaga, que es una vía nacional señor Ministro; y aquí quiero llamar la atención señor Ministro, porque esta vía fue contemplada dentro del Plan Vial 2500 y se dejó recursos por 25 kilómetros de los cuáles solo se intervinieron 10, también tengo que felicitar que en esos 10 kilómetros hicieron unas excelentes obras de arte y hoy se mantiene intacto esa intervención que se hicieron en esas obras, pero con los 15 kilómetros nos dejaron a nosotros, pues esperando que esta provincia que es una vía nacional, además señor Ministro que se comunica con la Troncal del Norte que es una despensa agrícola importante que tenemos al frente del Nevado del Cocuy, que tenemos una infraestructura como es el Cañón del Chicamocha por explotar, encontramos vías y tramos como estos hace poco, para culminar entonces, la gente utilizando el transporte aéreo, hubo un accidente y perdieron la vida tres santandereanos, porque, por la vía no podían ir y entonces utilizaron la avioneta y también se estrellaron y se cayeron allí, o sea mire el deterioro y mire en lo que se encuentra Curus- Málaga.

Señor Ministro, para esta vía Curus- Málaga, 1.100 millones de pesos se han intervenido y a través de la red nacional 1.600 millones de pesos de la red departamental, van 2.700 millones, algo que quiero llamar la atención es que ya se contrataron 2.600 millones de pesos costaron los estudios para 97 kilómetros de Curus a Málaga, ¿Que quiero llamar la atención con esta aseveración? Es que señor Ministro sobre sus manos y sobre su diligencia y yo se que su capacidad y su compromiso con una provincia como la de García Rovira, la vía Curus- Málaga, estos 2.600 millones de pesos no se pierdan, porque es que cuando uno va a Santander y va a García Rovira los jóvenes le dicen a uno la carretera más inteligente que tiene Colombia es la de Curus-

Málaga, tiene por ahí 200 estudios y no se ha graduado todavía, no saben si es la más inteligente o es la más bruta, pero ahora que vemos esta intervención de los 2.600 millones Ministro y usted que ha hablado de los estudios y los diseños que se necesitan para no cometer errores esperamos que los de García Rovira y además que el Presidente Santos se comprometió en un encuentro allí para la prosperidad, esperemos que esa prosperidad realmente se vea materializada en esa respuesta que esperan los santandereanos y las santandereanas, de por fin una provincia con 13 municipios, con la historia del bicentenario auestas, que realmente tenga esa respuesta, de que por fin va a tener una vía en buen estado y una vía realmente pavimentada y le podamos dar esa importante respuesta a los rovienses.

Para seguir hablando del Norte de Santander, Cúcuta- Bucaramanga señor Ministro, el sueño de los norte- santandereanos y el sueño de los santandereanos y santandereanas, el gran Santander desde cuando Bolívar y cuando Manuelita y todos pasábamos allí, pero esa vía no se quedó sino en eso en el gran Santander, el doctor Ciro Rodríguez nos va a reafirmar en esa petición, hay 343.314 millones de pesos para los estudios que van de la vigencia del 2009 al 2013, yo se que esta vía de Bucaramanga a Pamplona le corresponde al INVIAS y que de Pamplona a Cúcuta al INCO, que se encuentra concesionada y que ya hay una petición que se le había hecho al señor Ministro que lo extrañamos además la bancada santandereana, que fuimos más de 25 Parlamentarios a un encuentro que usted mismo programo señor Ministro, pero que por razones de fuerza me imagino no pudo acompañarnos, ya usted nos ha enviado la respuesta y nos ha dicho que la vía va a ser Cúcuta- Bucaramanga, perfecto señor Ministro, pero queremos que estos 343 mil millones de pesos no se vayan a perder solamente en esos estudios y que realmente en ese compromiso que le hicieron a Santander y Norte de Santander de la

venta de las electrificadoras que era un compromiso de tener y ahí también vuelve la frase, ese nuevo gran amigo o ese nuevo mejor amigo que tengo que se llama Chaves vinculémoslo con Colombia a que realmente haga esa intermediación.

Nosotros hemos venido haciendo peticiones como que también se pueda ampliar la zona fronteriza, que podamos tener la movilidad que hoy se tiene con vehículos del país de Venezuela, de Cúcuta a Pamplona, que se tenga también a Bucaramanga, que podamos garantizar ese encuentro verdadero binacional, comercial que tanto requieren estas dos regiones.

Una petición en esta vía señor Ministro, Bucaramanga está sufriendo de movilidad, el transporte masivo no ha sido la solución, para llegar a Cúcuta tenemos que dar una gran vuelta para ir por lo que hoy conocemos desde Bucaramanga a Piedecuesta, Piedecuesta al anillo vial que comunica a Girón, pero ese anillo vial viene de Floridablanca o sea el tráfico pesado tiene que intervenir Piedecuesta- Floridablanca, Floridablanca – Palenque, Palenque el Café Madrid, el Café Madrid subir por una vía en super mal estado, no en mal estado que es la Cemento a la Virgen, de la virgen subir por la quebrada Seca a llegar a Cúcuta, hay una vía importante que debería considerarse y es una vía que han utilizado desde hace 50 años los contrabandistas que vienen de Cúcuta, de Bucaramanga con Venezuela y es una vía que es de Piedecuesta por el sitio conocido como Sevilla que también va a la nevera, para que también se pueda contemplar esta importante vía, que también nosotros de ahí señor Ministro y hacemos un buen estudio podríamos descongestionar al área metropolitana, pero además podríamos garantizar que toda esa falla y esa inestabilidad y lo agreste de los terrenos que van desde el picacho hasta Bucaramanga pudiéramos reducir y ahí tendríamos diferentes

problemas de predios, no tendríamos que estar comprando, es una problemática que tenemos que nosotros viabilizar.

Entonces la petición señor Ministro, es que ese sueño de los Santandereanos y colombianos se vea en la doble calzada y además le dijimos al señor Presidente, usted está hablando del proyecto de regalías de la regionalización, queremos que un proyecto modelo de una región integrada sea la del Norte de Santander y Santander, que las dos bancadas están pidiendo lo mismo y los dos departamentos están pidiendo exactamente lo mismo y es que se tenga una doble calzada desde Cúcuta hasta Bucaramanga.

Eso señor Ministro en cuanto a concesiones y en cuanto a proyectos importantes de desarrollo para el departamento de Santander, hay una transversal que se la mencioné, que es la transversal del Carare, yo soy de esa provincia veleña y en nombre de los veleños le damos las gracias por el presupuesto que usted ha dejado para el 2011 y también decirle que era una vía que necesitábamos importante, una buena gestión que hicimos allá en la vía, y el Ministro dice que no sabía, bueno Ministro así es, en la biblia dice que lo que haga con la mano derecha que no lo sepa la izquierda.

Ministro en esta vía de Vélez y Girón hay 100 años de historia, y en las grandes ciudades así como Santafé y Tunja y como Villa del Rosario existe mi querida provincia que fue Vélez y es de las fiestas más antiguas que tiene el país, ferias y fiestas en agosto 7 que se celebran y cordialmente invitados además.

El tema señor Ministro es que el Plan Nacional de Desarrollo del 2006 al 2010 decía, terminación de la Troncal del Carare -Cimitarra-Landázuri y Vélez, yo se que hicieron una intervención importante pero esa no fue la terminación, en este momento hay 57 mil millones de

pesos por parte del INVIAS que van del 2009 al 2013, esto solamente es para intervenir el tramo Cimitarra- Landázuri, ya hay un estudio que reposa en el Ministerio de Transporte que para terminar de intervenir esta vía de Cimitarra a Landázuri hacen falta 94 mil millones de pesos ya con estudios como usted le gustan señor Ministro, así que por favor si usted le puede dar una ojeadita a esos estudios y en cuanto tiempo nos puede decir que nos cumple este sueño. Desde el pasado, de estos 94 mil millones de pesos que era una propuesta del Plan Nacional de Desarrollo del 2006 al 2010 incumplida y que hoy se tienen allí estos 94 mil millones de pesos; llamar la atención señor Ministro que de Barbosa a Vélez ya en este año se van a iniciar un mantenimiento porque allí se está yendo la calzada, allí se está yendo la banca y va a quedar incomunicado Barbosa- Vélez – Landázuri – Cimitarra- el Peñón que también ingresa allí a este importante municipio; de 961 mil millones de pesos, para que hagamos una buena interventoría Ministro, para que la plata. Es aquí donde quiero llamar la atención porque es que aquí hablamos de las concesiones y todos estamos hablando mal de las concesiones y entonces habría que hacer un debate a todos los que manejaron interventorias y que pasó también con los funcionarios del Ministerio de Transporte que se pagan y se gastan recursos importantes, que si con cada interventoría que se paga se estuvieran allí revisando cuántos kilómetros de pavimento nuevos no tendríamos y cuántas placas- huellas y cuantas cunetas no tendríamos en el departamento de Santander y en cada uno de los departamentos del país.

Decirle señor Ministro, que para el 2011 se tiene de Barbosa a Vélez 500 millones de pesos y de Vélez a Landázuri 1055 millones, usted se sorprende de que porque le dieron esa plata, es que yo quiero que usted conozca una despensa que es Cacahotera, que tiene cítricos, que es panelera, que es ganadera y mire la vía que se tiene para ir en esa troncal, yo pienso que merece la intervención del Estado; mis

queridos compañeros, entonces miren la vía como transitamos, si Bogotá colapsó porque anoche llovió, si colapsó la semana pasada, si tenemos las inundaciones que tenemos el pavimento, que podrán esperar mis pobres paisanos que no tienen pavimento, allí se requiere la intervención, me imagino que ahí está contemplado dentro de este estudio, de los 94 mil millones, dos viaductos y un puente para garantizar este proceso importante, porque mire la vía, ahí no alcanza la plata para estar manejando, además es de las pocas, por no decir que las 5 primeras vías del país del país que todo el año está en emergencia vial señor Ministro.

Esta zona que es de Landázuri a Cimitarra, y aquí para tocar un tema del plan vial 2.500, Puerto Araujo – Cimitarra, es una vía nacional señor Ministro, allí se comprometieron 20 kilómetros, cumplieron con 18.7 kilómetros, lo que quiero llamar la atención es que yo no sé como proyectaban estos proyectos importantes, si hacen solo pavimento lineal y no contemplan los puentes y puentones, como va a ser posible que una vía nacional Puerto Araujo – Cimitarra tenga un puente en ese estado señor Ministro, miren la fotografía del puente, como pasan allí, es la región ganadera del departamento, que además tiene un proceso, esta vía fueron 20 kilómetros, faltan puentes, puentones y adicional los 7 kilómetros de pavimento que se tienen, están en un mal estado señor Ministro, valdría la pena que se hiciera una intervención y que se mirara allí este proceso.

Señor Ministro, el departamento de Santander es un departamento que lo conforman 87 municipios, es un departamento con más de 2 millones 100 mil habitantes y en el plan vial 2.500 se comprometieron 235.8 kilómetros, nos sentimos muy satisfechos en ese compromiso, de los cuales ya se han ejecutado 164.8, kilómetros en ejecución 11.34, sin financiar 47.96 kilómetros, yo aquí quiero llamar la atención es porque de esos 47.96 kilómetros hay un incumplimiento enorme y

además letal para la economía de una provincia como es la de Mares y de una despensa que es el primer municipio cacahotero del país y es San Vicente de Chucuri, hubo un compromiso en este plan vial de una meta de 30 kilómetros de los cuáles solo se pavimentaron 10.4 kilómetros y el contratista sé que se quedo con la plata y las pólizas que se le están haciendo efectivas no alcanzan y nos falta un compromiso de 19 kilómetros; porque le hablo de esta vía, porque es que esta vía viene de la Troncal Albania- la Llana que también comunicaría la despensa más importante que tiene el departamento de Santander en materia cacahuatera, por darle simplemente unas cifras, son 7 mil toneladas anuales que se producen allí de cacao, 4 mil de café, tanto que a usted le gusta señor Ministro, cítricos y en aguacate 200 toneladas, plátano 1.500, banano 3 mil toneladas, ganadería 45 mil cabezas de ganado en un importante municipio, que por eso llamamos la atención que de los 47 que nos faltan cerca del 50% está en un solo compromiso y es en una sola vía importante.

Ahora señor Ministro, Hidro - Sogamoso, la represa que se está construyendo esta en predios y colinda con San Vicente de Chucuri, ya hay un compromiso de Hidro- Sogamoso e Isagen y con la gobernación de Santander de tener la vía pavimentada hasta San Vicente, nosotros necesitamos que nos cumplan ya con estos 20 kilómetros, vamos a tener una verdadera vía alterna a la competitividad que nos garantice el desarrollo de esta importante región.

Señor Ministro, en el plan 2.500 los puntos más críticos son San Vicente de - Chucurí la Llana 20 kilómetros, Kuros – Málaga 15 kilómetros, ahí ya estamos hablando de 35 kilómetros, nos restan 12 kilómetros, aquí también quiero llamar la atención de la información que nos dan en el Ministerio de Transporte e INVIAS, un compromiso de 14 kilómetros para el municipio de Guadalupe, la información que

me da a mí en este momento el INVIAS, es que allí solo se pavimentaron 5 kilómetros y que está en ejecución 3.5 y en la información que me envía la alcaldía de Guadalupe es que ya se terminaron 11 kilómetros, o sea que ni siquiera la interventoría, ni la información que maneja el ministerio corresponde a la realidad, pero la atención que quiero llamar, es porque en estos 11 kilómetros si usted va ya se encuentran deterioros, presentan hundimientos, se ha ido la banca y Guadalupe en este momento que es un municipio por el cual se accede también a municipios como Guacamayos, a municipio como Contratación, para que por favor verifiquemos.

¿Donde está el recurso de las interventorías? El señor delegado de la Contraloría, revisemos realmente que está pasando con la interventoría, que está pasando con la información que le estamos presentando al ministerio, toda la información que le presentamos al país, si quienes aportan el recurso, si quienes son los encargados de supervisar como es el ministerio de Transporte no conocen la veracidad de la información y no conocen la problemática que se está presentando.

El municipio Bucaramanga- Matanza, yo quiero que me permitan la diapositiva de ahí de Puente de Tona, llama la atención que no intervinieron el puente, solamente el pavimento y además pavimentaron sobre unos gaviones no sabemos de cuántos años, o sea el contratista no hizo una intervención real, no recibió el proceso y mire como esta en este momento y además incomunicado.

La provincia de Sotonorte, esta es una provincia que sufrió la violencia, una provincia donde no solo había guerrilla, sino que habían todos los flagelos primero el ELN, EPL, la Farc todo lo que sea delincuencia había allí y después un mal como fue el del paramilitarismo y si no le arreglamos la vía señor Ministro, mire eso,

esa es la ola invernal, por eso yo llevaba mes y medio hablando de Santander y hablando de la vía.

Señor Ministro, nosotros nos sentimos digamos que satisfechos de la Concesión de los Comuneros, haya intervenido en forma directa el sitio Teherán en el Socorro que el mismo señor Director de Transporte de la Policía, el General Rodolfo Palomino haya ido a ponerse al frente de la situación, pero que en este momento cada vez que llueve la Policía tiene que hacer un alto de esperar, de que llueva para que puedan transitar y por eso requerimos señor Ministro que la petición de la concesión los comuneros que termina, la nueva concesión incluya a esas tres variantes, que estamos en tiempo en el año para garantizarle a los socorranos, a los sangileños, a los barboseños y en especial a la provincia Guanentina y al departamento de Santander que este macroproyecto importante como es el del turismo, esta locomotora que va a generar desarrollo, empleo realmente sea tenida en cuenta.

Aquí, hoy lamento que ni el Gobernador de Boyacá, ni el Gobernador de Santander me hayan enviado la información, queríamos también compartirla frente al tema de la troncal que se viene hablando de la concesión Duitama- Charala- San Gil, es una concesión allá del doctor Barrera que garantiza la movilidad del turismo, que además conecta la Troncal del Norte, conecta en el este momento a la capital del país que va en doble calzada hasta Tunja- Duitama y que ahorraríamos de Bucaramanga a Bogotá, también estaríamos en menos de 5 horas, pero ni el Gobernador de Boyacá, ni el Gobernador de Santander enviaron información, ni el señor Secretario de Infraestructura del departamento ¿Que necesitamos señor Ministro? Que por favor también el Ministro de Transporte haga una intervención frente a esto, porque allí se van a movilizar recursos y están movilizando recursos de los dos departamentos.

Señor Ministro para terminar, los famosos caminos de la prosperidad, maravilloso lo que se pretende hacer, pero señor Ministro, yo sé que hay que generar empleo, pero nosotros no podemos ir a destinar todos los recursos para contratar simplemente macheteros a desmatar caminos, como queremos que usted más adelante nos explique cuál va a ser esta política, ni mucho menos que sean los cafeteros que vayan a tener el grueso de la contratación y ni mucho menos las gobernaciones, por el contrario los alcaldes tienen que ser responsables y alcalde que no sea responsable hay que denunciarlo y alcalde que realmente no cumpla hay que decírselo al país; porque yo le solicite una información al INVIAS y tengo aquí más de 2 mil proyectos que presentan los alcaldes, pero también sé que me dijeron que más de un 80% de los que le habían dado recursos del año 2009 no habían presentado los informes y que por eso el Ministerio en este momento quería como decir, no ya no más con los alcaldes, pero no por culpa de uno malo, aunque equipo es el 80% que usted me está hablando, de que el país no ha cumplido, pues eso ya no es un malo si no es todo el bulto de las manzanas que está allí malo, por eso hay que revisarlo.

Señor Ministro, una experiencia compartida, no hay plata que alcance para ir a pasar allí maquinaria raspando, haciendo sub- base y base, si nosotros no generamos soluciones directas como son las placas- huellas, como son los puentones, como son la estabilidad de taludes, como son esas alcantarillas y esas obras de arte que se requieren, por favor señor Ministro, dentro de su proyecto, yo sé que usted es muy capaz, muy competente, incluya que en esos caminos de la prosperidad vaya la plata para esas placas- huellas y estas obras de arte. Muchas gracias.

Presidente:

Secretario en el uso de la palabra.

Secretario:

Señor Presidente, tenemos que darle cumplimiento al artículo 85 para declararnos en sesión permanente, así mismo la Secretaria se permite informar que reposa una proposición firmada por más de 12 Parlamentarios, la excusa del señor Gobernador y el señor Alcalde de Villapinzón deja una constancia para que se deje insertada en el acta, dice:

Solicitud y reconocimiento de obras, concesión Briceño – Tunja – Sogamoso sector 007 y 008 correspondiente al municipio de Villapinzón.

Señor Presidente también el señor Alcalde de Zipaquirá y el alcalde de Gachancipa solicitan también que nos declaremos en sesión informal para intervenir, también nos acompaña el gerente de concesión la Solarte y Solarte.

Presidente:

Bueno, el señor Ministro me ha informado que debe de estar a las 2 de la tarde en la Presidencia, para darle continuidad al orden del día vamos a dar la última intervención, por lo tanto le pregunto a la Comisión si se quiere declarar en sesión permanente, señor secretario sírvase verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío

Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Si quiere la Comisión declararse en sesión permanente de acuerdo al artículo 85 de la Ley 5º del 92 Señor Presidente.

Presidente:

Bueno, también quiero informarles que el debate va a continuar el próximo martes a las 7 y 30 de la mañana, vamos a solicitar también transmisión en directo para darle la terminación a este debate el próximo martes de común acuerdo por supuesto con el señor Ministro, que él va a estar aquí muy puntual, tiene la palabra el doctor Atilano Giraldo.

H.R. Atilano Giraldo Arboleda:

Gracias Presidente, con las muy buenas tardes para todos, un saludo al Ministro, a la Directora del INCO, al Superintendente, al delegado de la Contraloría, todas las personas que nos acompañan. Llevamos ya un buen tiempo y como docente hasta los amigos que nos acompañan los veo contentos hoy con el debate y esto es por la calidad del debate Ministro, aquí parece que estuviéramos en medio de ingenieros, que bueno y todos los días me doy cuenta que esta Comisión además de ser la mejor es que contamos con un buen equipo, personas estudiosas y eso me parece que es bien importante para todo este proceso.

Ministro de verdad que esto no debería de ser debate para ustedes y eso lo demostramos cuando fuimos allá al Ministerio, pero desafortunadamente el tiempo fue corto y lo escuchamos, que desde luego nos dio tranquilidad con su intervención, pero es hoy la oportunidad de que nos escuche a cada uno de nosotros, decirle que este debate debería ser para la administración pasada, para el ministerio, todas las personas importantes en el ministerio de Transporte, en la administración pasada y la Contraloría, pareciera que nos hubiéramos puesto de acuerdo Jhon Jairo Roldán y todos los que han hecho sus intervenciones, van de verdad en el sentido de que da la impresión de que nos hubiéramos reunido para las intervenciones pero esto nos ayuda, yo si voy a ser lo más concreto posible Ministro y estoy seguro de que quienes han hecho las intervenciones, anteriores es precisamente por ese compromiso.

Yo me hago unas reflexiones y unas preguntas ¿Porqué las concesiones? Pues esa respuesta, por la falta de liquidez del Estado y donde busca unas alianzas con el sector privado, pero unas alianzas con músculo financiero, pero esa es la primera duda de verdad como ingeniero que me queda desde ese inicio, ¿Será que estos

concesionarios si tienen músculos financieros? A mí me quedan mis dudas, primera falla.

Y la otra, en resumen de todos los colegas que han hecho su intervención, es que aquí definitivamente ese es el producto de la improvisación, la falta de estudios y diseños, por eso que todo lo que hemos escuchado en la mañana de hoy se han dado, pero le da a uno también tristeza cuando ve que la ley si no totalmente, parcialmente aprueba parte de estas improvisaciones y por eso vemos esas adiciones de 200, 600, 800% queda uno aterrado, de verdad como nosotros como legisladores, entonces legislamos para un sector de una forma muy fuerte y para otro sector somos muy flexibles y que tristeza legislamos fuerte para las personas más pobres de este país y legislamos flexible para las personas que más dinero tienen; y también es este llamado de atención a las Contraloría, como la Contraloría mantiene los ojos puestos en los alcaldes, alcaldes de municipios de sexta categoría, que prácticamente ya no manejan un peso, porque todo tiene destinación específica y la Contraloría es encima y usted averigua y resulta que a los funcionarios de las Contralorías los evalúan por los hallazgos, vaya hoy en día esos pobres alcaldes, porque no colocan una coma, una tilde porque no firmaron hallazgos, que equivocación tan grande de verdad colegas y todas las personas que nos acompañan, que equivocación tan grande las Contralorías cuando deben de tener los ojos puestos en las concesiones, en las regalías y en estos contratistas 10 o 20 grandes que tiene este país y que hoy se están dando cuenta todos los colombianos, ese es un llamado de atención bien importante para la Contraloría, que de verdad coloquemos los ojos donde hay que colocarlos.

Definitivamente las concesiones y todas las fallas que mis colegas, no me voy a volver reiterativo en eso, pero que fallas hay, afortunadamente Ministro las tiene claras y en la primera intervención

me dio esa tranquilidad y por eso yo creo que las concesiones hay que pararlas, se habla de primera, segunda y tercera generación y se ha tratado de mejorar, pero aún en las de tercera generación hay mucho por hacer.

Por eso en mi cuestionario les preguntaba, que si allá habían pensado en pasar proyectos de ley para mejorar si no todas muchas de las debilidades que hoy tienen las concesiones.

Las vigencias futuras en este país realmente no todo es color de rosa, si bien al Presidente Uribe hay que reconocerle cosas muy buenas, pero es que también estamos en el deber de decir también las fallas, que se cometieron y yo creo que en estos últimos meses nos hemos dado cuenta de muchas fallas que si bien el Presidente, porque estoy seguro él tal vez no las conocía y su equipo de trabajo si estaban actuando de una forma no responsable y no responsable como hoy se demuestra en esta Comisión con las concesiones; de verdad que pasar de 13 billones a 24 eso es una suma aterradora y es el producto de la desorganización, de la falta de planeación.

Me voy a referir a dos proyectos del Eje Cafetero, la vía Bogotá-Buenaventura, una vía de interés nacional para todo lo que tiene que ver de exportación y de importación por el Pacífico, como quedan asegurados todos los recursos Bogotá- Girardot, Girardot- Ibagué, Ibagué – Calarcá, incluyendo el túnel una obra macro, la Paila- Buga-Buenaventura, inclusive el puerto de Buenaventura ha hecho unas inversiones muy grandes de modernización, se deja contratado el 90% y queda un cuello de botella, queda un pedazo sin contratar, la vía Calarcá- la Paila, perdóneme eso no es responsable y no es responsable cuando usted se pone a investigar y si se dejaron contratadas otras obras que son del orden regional, que no las voy a comentar aquí porque dirían es envidia porque no se hicieron, pero es

que en la vida hay que trabajar con prioridades. Yo les digo colegas, si a ustedes les dicen hay esta vía que es solo regional o hay esta que es nacional usted a cuál le trabajaría, a la nacional, eso no tiene duda alguna, sin embargo no se hizo.

Ministro, conociendo su pensamiento, si le pediría que ese pedazo que falta, ese sector Calarcá- la Paila y como bien lo dice me parece una forma seria y responsable, obra que no tenga estudio y diseños no se debe empezar, pues que bueno Ministro que usted lleva un buen tiempo haciendo un diagnóstico, haciendo una radiografía que me parece que esa es la demostración de que aquí no se va a improvisar, de que aquí no se va a trabajar sin falta de planeación, este tiempo que lleva, sus cuatro meses estoy seguro que lo ha dedicado precisamente a esa parte y lo hace muy bien, porque después vamos a recobrar ese tiempo y le vamos a cuidar los recursos, la platica de los colombianos, que en eso me parece que es muy responsable, hay que hacerla rendir.

Pero entendiendo que esa es una obra nacional, antes de empezar cualquier otra obra Ministro hay que determinar si ya se han hecho o si están asegurados los recursos en un 90%, o que se yo más del 90%, pues me parece que no quedaría bien dejar ese sector sin terminarlo.

Segundo, el Eje Cafetero, yo diría víctima de las primeras concesiones de este país y hablo de la Autopista del Café, mejoramiento vial Manizales- Pereira- Armenia, todos los problemas que se han dado, pero quiero darle uno específicamente y la respuesta, yo no hice sino 4 preguntas de las cuáles 3 muy bien, pero una que no la comparto y la pregunta que en ese mejoramiento vial la intersección al municipio de Circasia que queda a 10 minutos de Armenia, una intersección que está presupuestada, diseñada desde un inicio, una intersección a desnivel, con un puente con orejas, bien hecha y hoy llevamos la

poquedad de 12 años esperando esa intersección, ahí hay una intersección que hubo hacerla y que con todos los problemas, accidentes van, accidentes vienen.

Pero de verdad Ministro, que yo creo que basta ya, ya no deben de haber excusas, y miren la respuesta que me dan, del INCO, de pronto la doctora la asaltaron en la buena fe, porque a mí no me parece esa respuesta, que porque hay un problema de predio, entonces hay una persona que no se ha puesto de acuerdo con los concesionarios para vender un predio, pero 12 años, que ese interés particular según eso Ministro está por encima del interés general, permíteme alguno de ustedes creen eso cierto, es decir que aquí en Bogotá se va a proyectar una vía y que porque hay alguien que tiene una casa, un predio no lo vende o está pidiendo más de lo que él cree que vale entonces no se puede hacer la obra, esa respuesta no me parece.

Y la otra más grave, les pregunto qué entonces cuando se va a hacer esa obra y sabe la respuesta, es que hoy no hay recursos para hacer esa obra y que entonces esos recursos para hacer esa obra y hay que pedirlos a la Nación, al país, que simplemente hay que hacer un otrosí, eso me parece que no es respuesta, yo esa respuesta no se la puedo dar y estoy seguro a los quindianos, porque me imagino la reacción, cuál sería, dándoles esa respuesta, pero ministro para que quede usted aterrado, esa intersección estaba proyectada, el municipio de Circasia pues tiene dos entradas, la norte y la sur, es un municipio pequeño, estaba proyectada viniendo de Pereira- Armenia en la parte sur y según eso por el problema con el señor dueño del predio entonces no la van hacer en ese sector sino en un intermedio, donde hay una vía pequeñita de 5 metros, mientras que la otra vía es de 7 metros, cambiaron el sitio de esa intersección desde en el intermedio, donde hay una vía de 5 metros, tendríamos que ampliar esa vía. Si usted ve el diseño, porque por ahí me mostraban uno anti- técnico no

tiene para entrar a Circasia quien viene de Armenia, o para salir el que va de Circasia a Pereira, no tendría otra salida, si sale otro pero tendría que dar una vuelta inmensa, no es técnicamente ese diseño y no cumple con los requisitos.

Que le pedimos como vocero de los quindianos Ministro, usted que es un hombre justo, usted que es un hombre que planea, que organiza, que esa obra de verdad nos la empiecen lo más rápido posible y que se haga donde realmente tenía que hacerse con todas las especificaciones como estaba propuesta inicialmente.

Voy a terminar solo en las vías terciarias, aquí escucho a todos los compañeros y de verdad es de todos los alcaldes la inconformidad que las vías terciarias sean con el Comité de Cafeteros u otras instituciones, que ellos también las pueden manejar y pienso que lo que hay que exigirles es resultados, pero si finalmente no se da y va ser a través del comité o otras instituciones, si le pediría Ministro que la interventoría y la priorización de esas obras sean concertadas con los alcaldes. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Ciro Rodríguez.

H.R. Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias señor Presidente. Saludar al señor Ministro, a la directora del INCO y al director de la Superintendencia de Puertos y Transportes y al Delegado de la Contraloría.

Presidente en aras del tiempo voy a ser muy específico, solamente voy a tratar una vía importante del Norte de Santander, ya que el

doctor Didier Tavera hizo una exposición de los dos santanderes, esto tiene que ver con la vía de Tibu – El Tarra- Convención- La Mata, la importancia de esta vía Ministro para el Norte de Santander, es una vía que prácticamente atraviesa toda la zona del Catatumbo, esta zona es una eco- región compartida entre Colombia y Venezuela, es una reserva forestal en la Serranía de los Motilones, tiene una gran riqueza minero- energética en carbón, hay reservas de más de 300 millones de toneladas, reservas en petróleo, en palma, en cacao y una zona ganadera.

De la misma forma con los parques naturales del motilón, Bari y el parque natural de los Estoraques, es una zona con gran potencial turístico, además que sería la vía que uniría al Norte de Santander con el interior del país, principalmente con la Ruta del Sol y con la zona del Caribe, esta vía es de 205 kilómetros, tiene varios tramos, el primer tramo es entre Tibu y El Tarra de 70 kilómetros, entre el Tarra y Convención de 67 kilómetros, entre Convención y Guamalito de 39 kilómetros y entre Guamalito y la Mata de 29 kilómetros.

A través del CONPES 3531 del 2008, se adiciona esta vía a la concesión del área metropolitana de Cúcuta con unos alcances de estudios y diseños en el tramo de Tibu - El Tarra y mejoramiento y recuperación del tramo entre Tibu y El Tarra, de la misma forma la construcción a nivel de sub base de 20 kilómetros entre Tibu y Oru por un valor de 50 mil millones de pesos; a través del CONPES 3626 del 2009 se le adicionan 39.795 millones para construir 17 kilómetros más de esta vía y además se le coloca otro objetivo, que debe dársele transitabilidad a toda la vía, a todo el corredor entre el Tarra- Convención y la Mata. Y la primera petición que yo quiero hacerle a usted y a la directora del INCO, es que hoy el municipio del Carmen está totalmente incomunicado, tanto por la vía departamental, vía secundaria entre Ocaña y el Carmen, como la vía el Carmen-

Guamalito y la Mata, este sector pertenece a la concesión, está dentro del CONPES, es solicitarle a usted que se le diga al concesionario que realice el mantenimiento de tal forma que se le pueda dar la movilidad a este municipio.

Y la otra pregunta señor Ministro y directora del INCO, escuchándolo en las diferentes intervenciones a través de los medios de comunicación, quiero confesarle que yo si estoy muy preocupado por esta vía, yo no le veo el futuro a la vía y por eso quiero preguntarle a usted, según las intervenciones que ha hecho cuando dice que nos, más adicionales, que todo proyecto debe tener sus estudios y diseños, que no más adjudicaciones a precios mínimos, que no más construcciones discontinuas, que nos dijera en esta oportunidad que es lo que va a hacer el ministerio con estas obras que ya empezó el Gobierno Nacional y que es una responsabilidad del Gobierno Nacional con el país y con el desarrollo de nuestra región, obras que tienen todas las características dentro del programa y propuesta del Gobierno de nuestro Presidente Juan Manuel Santos “Gobierno de la prosperidad”, que genera empleo, genera seguridad Ministro, esta es una zona donde todavía tenemos grandes problemas de orden público, la semana pasada fue asesinado un ex - candidato a la alcaldía, varios municipios de estos son tomados continuamente por grupos de campesinos en protesta ya sea por fumigaciones o por falta de presencia del Estado. Es una vía que le generaría desarrollo a las zonas donde más necesita desarrollarse en nuestro país.

De la misma forma mencionar otras vías que necesitamos, que INVIAS genere una mayor presencia ya que continuamente han venido estando cerradas, sabemos que es por la fuerte ola invernal, pero también a esto hay que generarle una solución, como es la vía entre Ocaña y Agua Clara, Ocaña- Alto el Pozo- Sardinata, Ocaña- Convención y Sardinata -el Zulia. Hoy estas vías tienen unos

contratos de mantenimiento de corredores integrales, pero con lo que hay presupuestado no alcanza a hacerles todo el mantenimiento, por lo tanto Ministro solicitarle a usted que se pueda mirar como se le adicionan unos recursos para que podamos tener nosotros el total mantenimiento a estas importantes vías del Norte de Santander.

Preguntarle a usted también, cual es el futuro de la variante del municipio de Abrego, esta es una obra que se empezó a construir en el año del 2009, obras que tienen estudios y diseños en fase 3, que tienen la licencia ambiental, que ya tiene la adquisición de predios, que en el 2009 se le invirtieron mil millones de pesos, para este año habían presupuestado dos mil millones de pesos y a esta hora no se han empezado a invertir, según la respuesta que se me da en el cuestionario, que para el 2010 hay presupuestado 500 millones de pesos, esta es una obra de gran importancia para el desarrollo del Norte de Santander, principalmente en la vía entre Cúcuta- Sardinata-Ocaña y Agua Clara.

Yo, no podría dejar pasar por alto Ministro en las diferentes intervenciones que se han hecho acá con respecto a los adicionales y en términos generales con respecto a las concesiones, a mí me parece que aquí también hay que valorar el esfuerzo que hizo el Gobierno Nacional por hoy pasar de menos de cien kilómetros de vía de dobles calzadas a tener alrededor de mil kilómetros en dobles calzadas, de tener ya estructurados unos proyectos que vienen en ejecución y que esperamos nosotros que sea usted en el gobierno del doctor Santos, que se puedan entregar al país con una ejecución transparente como usted nos lo ha prometido y de la mejor forma para tenerlas al servicio del país.

También decirle a todo el país, que estas adiciones no se hacen así entre tres personas, de pronto en un cuarto oscuro lleno de humo,

estas adiciones se hacen de una forma transparente, primero hay que hacer un documento CONPES donde se viabilicen estas adiciones, además de esto la ley dice que debe haber un concepto del CONFIS para viabilizar estas adiciones y abrir los espacios de campo fiscal.

A mi si me gustaría Ministro que usted en su informe nos dijera si estas adiciones han sido, como se han tratado de mostrar producto de la corrupción o realmente estas adiciones están representadas en dobles calzadas, en túneles, en puentes, en variantes en los diferentes municipios, en nuevas obras que se necesiten o en algunos riesgos que se hayan podido incurrir, como los riesgos de los costos prediales para que el país tenga claridad, si el Gobierno Nacional ha venido invirtiendo bien estas concesiones o si se necesita realmente paralizarlas y hacer un nuevo pare y una nueva reestructuración de estas importantes concesiones. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Bueno para terminar por dos minutos me ha pedido la palabra el doctor Iván Agudelo y lo mismo por dos minutos el doctor Jairo Ortega y vamos a aprobar una proposición que hay sobre la mesa.

H.R. Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias señor Presidente, un saludo muy especial al señor Ministro y a los funcionarios. Yo creo que hemos dado otro gran ejemplo de compromiso de esta Comisión con todos los debates que se han dado, era un compromiso de cara a la comunidad, por eso el país puede estar tranquilo porque nunca vamos a renunciar a los debates que el país necesita, esos debates pertinentes y cuente señor Ministro con que esta Comisión siempre va a estar atenta acompañándolo en los modelos que realmente el país necesita.

Pero señor Ministro, yo si quisiera hacerle una pregunta y es ahora quién podrá ayudarnos, de verdad que vemos que hay un escenario dantesco que a mí no me preocupa tanto el hoy sino el futuro inmediato, de lo que está por venir, nos debe preocupar realmente la competitividad, el país se está acoplando, está haciendo lo que hoy solicita el mundo actual, que eso debe ser una situación que nos debe inquietar, sobre todo que el señor Presidente Juan Manuel Santos ha hablado tanto del tema de la competitividad y es fundamental en este aspecto y ahora en esta época invernal, y es el término de que se nos derritieron las carreteras; y esa es la pregunta que yo quiero que usted nos responda, no sé si ahora o ya el martes y es si realmente se nos derritió el modelo de concesión en el país, si realmente se nos derritieron en las manos y no lo pudimos controlar, porque me preocupa mucho y no lo voy a dejar como que yo estuviera diciendo que realmente es así, sino que utilizando un término de mi compañero de bancada del departamento de Antioquia del Partido Liberal Jhon Jairo Roldán que lo felicito por su excelente exposición sobre todo porque abrió el debate poniendo los puntos sobre las íes y es el término de metámonos, Jhon Jairo Roldán me hiciste acordar a mis primeras clases cuando me sentada en la universidad para estudiar unas clases de derecho penal y ojo lo hago como un interrogante frente a lo que decías, lo que acaba de decir nuestro compañero Ciro Rodríguez y es que no vamos a estar asistiendo a un estupro vial, el estupro, ese tipo penal que es prometer para meter para después no cumplir lo prometido.

Me preocupa señor Ministro y como usted acuña esa palabra quiero que también me la responda el martes con sinceridad, no será que estamos asistiendo hoy en el país a un estupro vial, porque me preocupa ese tema de movilidad, de las generaciones futuras que todo este invierno se nos esté llevando, este lavando todas estas vías y no

nos lleve realmente a lo que realmente necesita el país, yo creo que nosotros debemos de aprender de los errores del pasado, haber si se han cometido errores digámoslo con sinceridad y en esta Comisión tenga la plena seguridad señor Ministro que vamos a acompañarlo para que le entreguemos al país el modelo que realmente necesita, pero con un modelo justo, no para que esquive la inversión privada, pero que realmente se haga justo, conforme a lo que se necesita y que no se esquilme los recursos públicos y los recursos de la gente y que se le cumple como debe de ser.

Por eso hemos querido y hay radicada en la Secretaría una proposición donde queremos señor Ministro de la mejor buena fe, de la mejor manera como siempre lo hemos dicho en esta Comisión con un ánimo constructivo, con un ánimo propositivo que eso es lo que siempre ha animado todas nuestras intervenciones señor Ministro que se creé una comisión de alto nivel para acompañarlo a usted en todo lo que usted a bien tenga, porque yo se que usted tiene hoy una responsabilidad muy grande y que hoy sobre todo en esta Comisión Sexta tenemos puestas las esperanzas en usted sobretodo todas aquellas personas que hicieron que nosotros estuviéramos hoy acá, porque nos dieron su voto de confianza y que nosotros a usted le trasmitimos lo mismo señor Ministro.

Por lo tanto entonces señor Presidente que se someta a votación la proposición y muchas gracias señor Ministro.

Presidente:

Iván Darío Agudelo una vez termine el doctor Ortega ponemos a consideración la proposición.

H.R. Jairo Ortega Samboni:

Gracias señor Presidente, muchas gracias señor Ministro por acompañarnos, a la doctora del INCO, al Super, al delegado de la Contraloría y a los asistentes, agradecerle a mis compañeros; de verdad que nosotros que somos nuevos aquí en el Congreso y ver que alguien tomo la iniciativa para colocar el dedo en la yaga en un tema que nadie se había atrevido, pero que lo escuchamos por allí de esas ampliaciones de plazo de obras que no se hacían y de los peajes tan altos que nos cobran en todas las carreteras del país concretamente en el Valle del Cauca como 10 peajes, uno se veía impotente, pero gracias a ustedes se ha tocado un tema importantísimo.

Me alegra también porque al Ministro yo lo he escuchado, no va a ver ninguna concesión que no tenga unos estudios serios, unos diseños serios y que está bien planeado, eso magnifico, quise intervenir porque sé que el martes de pronto no puedo, se que el tema ya está dado, hay inquietudes en todas las regiones, diría yo en casi todas las concesiones, el Valle del Cauca creo que no debe ser la excepción, no estaba preparado para ello, me voy a tomar otro tiempo para hacerlo personalmente, por escrito, hacer ese análisis que ya lo hicieron mis compañeros y sé que en el Valle del Cauca no es la excepción porque hay unas vías que no se han terminado, leí hoy a la carrera que hay unas vías que están ahí programadas desde hace años y que escucho con preocupación lo que dijo el Representante Barrera, que se está haciendo mantenimiento a unas vías que ni siquiera están entregadas, me preocupa muchísimo lo que acaba no de informar el Representante Jhon Jairo Roldán sino de denunciar, que algunas concesiones llegaron, estaban por 12 mil billones, algo así, no se la cifra, pero terminó en 22 mil, más del 70% o el 80% y ahí retomo las palabras de Iván Darío Agudelo quién podrá ayudarnos.

Yo me atrevo a decir Ministro, que ustedes también que son nuevos en este nuevo gobierno al igual que nosotros y que tenemos, si bien es cierto no es bueno administrar con retrovisor, pero si tenemos una obligación con algo que me parece catastrófico, quisiera ir más allá, ser un poco más atrevido, porque no conformar un cuerpo élite como sucedió con la Dirección Nacional de Estupefacientes, como acaba de suceder con Fondelibertad; y allí remoto también las inquietudes de los alcaldes y de algunos Representantes de mirar la posibilidad de no dejar solamente sin querer decir que el Comité de Cafeteros porque he escuchado muy buenas expresiones de honestidad, de que no se centralice y le den paso a esa descentralización y una verdadera autonomía de los alcaldes para que ellos puedan hacer sus obras, la corrupción no está en las regiones ni en las localidades, habrán algunas excepciones como igual las hay a nivel nacional que tampoco es la excepción, pero por eso requiero a la Contraloría en estos momentos con respeto, que ha faltado control también de la Contraloría.

Ve uno con nostalgia, hay veces que llegan a las localidades cuando hay alguna queja de algún ciudadano, porque tienen también la obligación de denunciar las cosas y encuentran hallazgos tan graves que falta un requisito para alguien que se posesiono, pero vemos aquí donde se están esfumando los dineros por billones, que eso es lo que me arde de preocupación, billones que le quitan eso y le resta posibilidades de mandarle algunos milloncitos para algunas vías terciarias; de tanto aquí que se ha escuchado y que la necesitan nuestras regiones para la competitividad y mejorar la calidad de vida, algunos milloncitos 20, 30, 100 pero aquí estamos hablando de billones que se están perdiendo con estas concesiones, por eso quiero sumarme a esas inquietudes pero ir más allá señor Ministro, formar un equipo y yo se que jurídicamente lo podemos controlar.

También como no soy experto en el tema de ingeniería pero si como un abogado y docente que soy de la universidad pública y de universidad privada en Cali, creo que podemos formar un cuerpo élite para hacer una revisión, un control, una intervención a estas concesiones, porque yo escucho también aquí al amigo Tavera que hace 6 años colocaron los peajes y apenas van a empezar las obras, esto no es justo, tenemos que analizar el objeto de la concesión que tanto han recibido para también saber si eso que están cobrando es exagerado o no, por lo menos en el Valle, por eso la gente no quiere ir al Valle a pasear porque le sale muy costoso, son 9 peajes, es cierto tenemos las mejores vías del país pero a que costo de nosotros los colombianos y los valle-caucanos. Yo por eso me sumo a eso, espero porque no hay tiempo, aquí no tenemos tiempo de la Contraloría que le comunique a la Procuraduría y porque no a la Fiscalía y también de la mano del Gobierno, hacer ese cuerpo élite para que intervengamos las concesiones que hoy en día están en camino para analizar si en realidad han cumplido y cuanto es que están recaudando y cuál fue el compromiso, o de pronto ya se pagaron lo que ellos invirtieron, yo si espero mi intervención para hacerlo personalmente y por escrito señor Ministro sobre el tema de concesiones del Valle del Cauca. Muchas gracias.

Presidente:

Bueno, le queremos agradecer al señor Ministro la presencia, a la señora Gerente del INCO, al señor Superintendente, sabemos de su reunión, vamos a continuar aquí para aprobar la proposición, no sin antes pedirles el favor de que recuerden que el 19 de este mes, el próximo viernes está el Foro que está convocando el Ministerio de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones para debatir el tema de la Comisión Nacional de Televisión en Cúcuta.

Señor secretario sírvase leer la proposición que hay sobre la Mesa.

Secretario:

Proposición:

Conforme a lo establecido en el artículo 137 de nuestra Carta Magna y la Ley 5º. de 1992 solicitamos a la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes la conformación de una subcomisión con el fin de hacer seguimiento a los temas de las concesiones viales.

Fdo. HH.RR.

Iván Darío Agudelo Zapata
Wilson Gómez Velásquez
Jhon Jairo Roldán
Luis Guillermo Barrera Gutiérrez
Didier Alberto Tavera Amado
Carlos Amaya Rodríguez
Atilano Giraldo Arboleda
José Caicedo Sastoque
Jairo Ortega Samboni
Ciro Antonio Rodríguez
Joaquín Camelo
Diego Naranjo Escobar
Silvio Vásquez Villanueva
Carlos Bonilla Soto
Diego Patiño Amariles

Presidente:

En consideración la proposición leída, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, señor Secretario sírvase llamar a lista para verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobada la proposición solicitando una subcomisión de seguimiento a los temas de concesiones viales.

Presidente:

Doctor Naranjo en uso de la palabra.

H.R. Diego Naranjo Escobar:

Para la directora del INCO y para el señor de la Contraloría que están a aquí doctor Diego Patiño dos minutos, yo se que el martes discutir, pero yo si quiero Presidente y el Ministro ya se fue pero que se fije una fecha porque hay una reunión pendiente con una veeduría de Dosquebradas en el tema de la Avenida Ferrocarril, la han hecho, la han aplazado, nadie responde, el INCO no responde, hay una reunión pendiente, se llegaron a unos acuerdos y se está dilatando el tema, quería decirle Ministro, yo solamente el martes intervengo que cite una reunión en Dosquebradas Presidente, usted también le interesa y hagamos ese oficio para que no se dilate más, aquí tengo toda la información y le pedimos a la directora del INCO, al Ministro, a la Contraloría que se reúnan prontamente con la veeduría del Ferrocarril de Dosquebradas para definir unos temas de unas intersecciones y por favor que el concesionario también este presente. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Señor Secretario le pido el favor de que para el próximo martes se le reitere la invitación a la señora Contralora General de la República.

H.R. Silvio Vásquez Villanueva:

Me gustaría saber cómo queda el orden de las intervenciones para el próximo martes.

Presidente:

Si doctor Vásquez seguiría el Honorable Representante Wilson Hernando Gómez, Diego Naranjo, Buenaventura León, Carlos Andrés Amaya, el doctor Silvio Vásquez y Joaquín Camelo que viene de otra Comisión.

H.R. Silvio Vásquez Villanueva:

Le quiero pedir Presidente que me dé la prioridad por ser de la Comisión y de últimas que intervengan los que no hacen parte de la Comisión, o sea delante del doctor Buenaventura León por favor.

Presidente:

Bueno, así se hará, se levanta la sesión siendo las dos de la tarde (2:00 p.m.) y se cita para el próximo martes a las 7 y 30 de la mañana. Muchas gracias.

DIEGO PATIÑO AMARILES
Presidente

JAIME ARAMANDO YEPES MARTINEZ
Vicepresidente

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO
Secretario

Elaboro: SEVG

