



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

ACTA # 007

En Bogotá, D. C., el día miércoles, 17 de mayo de 2017, siendo las 8:40 a.m., se reunieron los Honorables Representantes a la Cámara miembros de la Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial, en el Salón de Sesiones de la Comisión, previa citación cursada a través de la Secretaría General de la Comisión.

Inicia Sesión correspondiente Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Muy buenos días. Doctor Dimitri, esperamos su exposición de una manera muy responsable, con el fin de que los colombianos estemos enterados de todo lo que está pasando con el tema del transporte en nuestro País.

Bienvenido doctor Dimitri.

Hace uso de la palabra, Doctor DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA - Ministro de Transporte:

¡Muy Buenos Días! Muchas gracias Presidente. Muchas gracias a todos los Representantes que asisten el día de hoy, un saludo a todos los Representantes con quienes hemos venido discutiendo en su momento Proyectos de Impacto Regional, Proyectos de Transporte, que han sido tan alegados en éstos ocho (8) Años y que empezamos a ver los resultados hoy en día.

Yo traje aquí una presentación y lo que quiero hacer es un esquema general de lo que se ha venido realizando en Infraestructura y yo le agradezco Presidente por ésta Citación, porque en Infraestructura hay mucho que mostrar. La gran revolución que se está dando en Infraestructura, es algo que tal vez muchos de los colombianos, todavía no hemos percibido, que muchas veces no viajamos a las Vías en donde se están dando los grandes desarrollos y hoy no estamos valorando, ni dándonos cuenta de los Grandes Proyectos que se están haciendo. Y lo digo porque estamos ante la Inversión más grande en la Historia de la Infraestructura que ha tenido éste País. Esa Inversión en Infraestructura, que es histórica, promete tener un impacto, promete tener un impacto en el Desarrollo del País, promete integrar Regiones que históricamente no han estado integradas; promete reducir los costos de Transporte, para poder exportar y conquistar otros mercados y facilitar la Transformación Productiva de éste País y por supuesto, promete generar Crecimiento Económico en el Desarrollo de esa Infraestructura.

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

Y eso no es solo promesas: Ya lo estamos viendo y por eso he traído aquí un Esquema muy general y cómo el Ranking de Competitividad, en que hemos estado en una Talla Media, hemos ido escalando poco a poco, algunos de los Renglones de Competitividad, donde veníamos de unos Escalafones bastante bajos en términos de Infraestructura.

¿Y por qué veníamos de una posición tan rezagada? Pues recordemos que, en el 2010, por un lado, nos recibe la ola invernal más complicada de los últimos cincuenta (50) años y nos recibe, además, una crisis de infraestructura, donde teníamos muchos contratos paralizados, obras sin terminar, concesiones en líos jurídicos y eso generaba una gran percepción negativa, a nivel de los ciudadanos, sobre el Desarrollo de la Infraestructura.

¿Y eso en qué se ha traducido? Se ha traducido en los Altos Costos Logísticos, si nosotros vemos Colombia todavía tiene Costos Logísticos superiores al resto de la Región. Lo que nos dice que ahí hay una gran tarea por solucionar y esa gran tarea la fuimos abordando desde dos (2) frentes, una desde la infraestructura y otra desde los Servicios de Transporte o la Reducción de los Costos Logísticos. Acá vemos como los Costos Logísticos en Colombia están... este es el resultado de la Encuesta Nacional Logística de 2015, que han ido disminuyendo con respecto al 2008; es decir: Ya hay resultados en la Reducción de los Costos Logísticos, sin embargo, empezamos a ver que, en los Costos Logísticos, empiezan a aparecer Costos o Componentes diferentes a la Infraestructura.

Vemos cómo a medida que el país avanza, la logística se complejiza, ya no es solo el costo del transporte, el que importa para reducir el costo logístico del producto, empieza a aparecer el costo a almacenamiento, las bodegas en las grandes ciudades empiezan a crecer y a volverse un componente fundamental, en el transporte de la carga, el manejo de proveedores, el procesamiento; el uso de inventarios y de tecnologías empiezan a volverse componentes cada vez más importantes.

Hemos estado, hemos evolucionado, del medio de transporte de la carga de un camión del punto A al punto B, donde solo pensamos en la vía, a entender que es un proceso logístico más complejo, en el que tenemos que reducir los costos. Y entonces a pesar de que venimos mejorando los costos logísticos, queremos mostrar a qué se debe y por qué resulta importante, lo que se ha hecho en éste gobierno.

Lo primero era trabajar sobre la infraestructura y aquí vengo también es a presentar los resultados, que ya estamos en las últimas. En el último año de éste gobierno, que empieza a partir de agosto y que es importante mostrar, los resultados de esa transformación. Lo



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

primero que se hizo fue buscar incrementar la inversión en infraestructura y ¿eso que tuvo? Gracias al Congreso de la República, a la Ley 1508 de 2010, que reglamentó y permitió la creación de los APPs, un concepto diferente: Un concepto diferente a la deuda pública, donde dejamos de pagar anticipos, donde dejamos de pagar por obra, a pagar por nivel de servicio; y eso nos ha permitido cambiar todo el panorama de la infraestructura.

Con esto ya no tenemos los problemas que teníamos antes, que entregábamos peajes, el concesionario recaudaba, pero las obras no se hacían, sino que solo se le paga al concesionario, en el momento en que estén listas las obras.

Creamos la ANI, en ese momento, el doctor Andrade que está aquí, alcanzó a entrar al antiguo INCO, por un corto tiempo y empezó la construcción de la Agencia Nacional de Infraestructura, que genera la confianza a los Inversionistas en los grandes Proyectos y hoy la ANI es un modelo Internacional, es un modelo de referencia, donde varios países vienen a conocer, cómo se ha ido planeando, estructurando y ejecutando, los Grandes Proyectos de Infraestructura y por supuesto de la mano del Congreso, también, sacamos adelante la Ley de Infraestructura, que nos permitió acelerar la ejecución de los grandes proyectos.

Eso en qué se ha traducido. Hay un incremento de la inversión en infraestructura y es un incremento que pasamos por debajo del uno por ciento (1%) del PIB en la década anterior y estamos llegando a casi el tres por ciento (3%) del PIB de Inversión en Infraestructura. Y éste es el principal problema a resolver. Teníamos muchas peticiones, como usted decía: Vamos a las Regiones y las necesidades siempre exceden a los presupuestos y ¿cuál fue la estrategia? Atraer la inversión privada, a través del esquema de concesiones, de eso viene el proyecto de 4G.

El doctor Andrade sé que también podrá puntualizar en algunos de los temas; pero es un Proyecto que lo es exitoso, hay treinta y un (31) proyectos adjudicados, entre iniciativas públicas e iniciativas privadas: 40 billones que le van a permitir a los colombianos, ahorrar en un treinta por ciento (30%), los tiempos de viaje y en un veinte por ciento (20%) los gastos de operación vehicular, 225 kilómetros en variantes, que buscan solucionar esa tragedia en las carreteras construidas, pasando por cada uno de los Pueblos, por cada uno los Municipios, con más de 5.000 kms concesionados.

Ese Paquete fue tan grande, que lo sacamos en tres (3) obras, obras que fueron adjudicadas, de las cuales ya ocho (8) tienen cierre financiero y en donde éste año esperamos cerrar en ejecución, con más de veinte (20) proyectos de esos treinta y un (31) proyectos.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Es importante destacar solo 4G, con su parte en todas las Regiones del País, va a generar un 1% del crecimiento adicional en el PIB y una vez esté terminado el 4G, la posibilidad de moverse más rápido, a menores costos y más seguros, calculó Planeación Nacional, que debe tener un impacto en el largo plazo, de 1.9% adicional del Producto Interno Bruto – PIB.

Adicionalmente se creó el Esquema de Iniciativas Privadas, en la que buscamos que los Privados también idearan y estructuraran proyectos que respondieran a necesidades de las Regiones y en eso tenemos Proyectos que están en discusión, que están en éste momento en Construcción. Como Pereira - La Victoria; Cerritos - La Virginia; Conexión Vial Nuevo Sol; Viaducto Soacha; el IP Vial acceso a Mompóx; Tasajera - Palomo; Circunvalar de Occidente; Barbosa - Bucaramanga; Pasto - Chachagüí; Duitama – Pamplona y Accesos Norte: Fase Dos (2).

Entonces, ésta es la historia de la Inversión Privada. Aquí también hay una Inversión Histórica en Obra Pública, a través del INVÍAS, donde el principal programa han sido las Vías para la Equidad; con 4 billones y 858 kilómetros y como ustedes pueden ver en el mapa intervenidos a lo largo y ancho de todo el País.

También en el cuestionario se me hacía una invitación, a fin de contar qué ha pasado con Puertos y creo que es importante destacar que el Sector Portuario es entre otros, el más exitoso de todos los Sectores, donde hemos tenido más de 4.1 billones invertidos, como Inversión Privada y ¿Qué resultados tenemos hoy? tenemos hoy una Cartagena que se ha Consolidado como el Hop Regional en el Caribe, moviendo un importante número de toneladas de carga y sobretodo transbordo. Tenemos a Buenaventura, consolidándose como un Puerto de Importación, con más de \$ 15 millones de toneladas, donde hemos hecho una Inversión en la Profundización del Canal, de 107 millones, que nos garantizan que buques de gran calado puedan seguir entrando a Buenaventura.

En Urabá, tenemos unos proyectos en marcha, que le apuestan a esa conectividad que se va a generar entre Medellín y el Urabá, con Mar Uno y Mar Dos: Dos Proyectos de 4G y tenemos varios proyectos portuarios en camino, en el Proceso de ser Concesionados.

Barranquilla le apuesta a la posibilidad de consolidarse. De Consolidarse como ese punto de Intercambio Nodal entre el Río y el Mar, Barranquilla y los Puertos, siguen creciendo y siguen invirtiendo con la expectativa de poder seguir movilizandocarga y es carga que viene creciendo ya en el Río Magdalena, donde esperamos cerrar con más de tres 3 millones de toneladas, movilizadas a lo largo del Río.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Vías Férreas. También hay una pregunta en ese cuestionario, acerca de las Conexiones Férreas y yo aquí creo que es importante, ser francos en las limitaciones también, que se han tenido en el Sistema Férreo y son limitaciones que, en un País, que ha tenido un atraso histórico en infraestructura y unos recursos limitados y la apuesta fue poner al día, primero: El Sistema Carretero, el Sistema Carretero beneficia a más Municipios, a más personas, no solo carga sino pasajeros y esa fue la tarea que éste Gobierno quiso dejar cumplida.

No obstante, en el tema Férreo, sí hay una Hoja de Ruta y unas Islas de Acción, en las que se vienen trabajando. Lo Primero: Garantizar y consolidar esas dos (2) grandes columnas vertebrales del Sistema Férreo que es Buenaventura y Eje Cafetero, y, Santa Marta – Chiriguaná – La Dorada; en las cuales hoy existen Contratos de Concesión y hoy, además, en esa columna vertebral: Santa Marta – Chiriguaná, existe un proyecto de una Segunda Línea a cargo de FENOCO y el interés de una Firma Inglesa Holchsway, por tener una operación sobre ese corredor.

Esa ha sido digamos, la primera prioridad de consolidar esos dos (2) Corredores Férreos. La Pregunta sí es: ¿Cómo vamos a desarrollar los siguientes Proyectos, que van a ir alimentando esa Red Férrea? Son proyectos que, en su momento, tuvieron un gran interés por parte de varias Empresas Privadas y la caída en los precios del Carbón y del Petróleo, que son las principales cargas que se movilizan a través del Tren frenaron o desaceleraron esos proyectos; pero estamos trabajando con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, para presentar esa hoja de ruta de los pasos a seguir, para el Desarrollo del Sector Férreo.

En el Tema de Aeropuertos, yo creo que también ha sido exitoso el Modelo de Concesión. Tenemos a través de la AEROCIVIL, veinte (20) Aeropuertos Propios y sesenta y tres (63) Aeropuertos Comunitarios, pero la gran Inversión se ha hecho a través de las APPs, en los Principales Aeropuertos del País. 2.11 billones de pesos en Infraestructura y 530 mil en Tecnología, donde le hemos dado una prioridad a mejorar los Sistemas de Aeronavegación, que nos permitan en tiempos de crisis climática, poder ofrecer la continuidad en el servicio.

Ahora, como les venía diciendo, el esfuerzo no ha sido solo en Infraestructura, sino en cómo hacemos que los Servicios de Transporte que se prestan en Infraestructura, efectivamente se traduzcan en menores Costos para los Colombianos y en eso, éste Gobierno hizo un Plan Maestro de Transporte Intermodal, en el cual se están Proyectando los Grandes Proyectos que se deben empezar a Estructurar y en esto es importante tener presente, que el Ciclo de Maduración de los Grandes Proyectos, es un Ciclo, que toma entre cinco (5) y nueve (9)



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

años. Entre que un Proyecto se vea, se diseña, se estructura, se contrata, se construye y se opera, pueden pasar prácticamente, entre cinco (5) y nueve (9) años y por eso, éste Gobierno también ha querido dejar la Hoja de Ruta, en los siguientes Proyectos a desarrollar, como un Ejercicio que es el Plan Maestro de Transporte Intermodal, en la cual se identificaron 101 Proyectos de La Red Básica; 31 Aeropuertos; 52 Redes de Integración; 5 Ríos para intervenir; 5 Líneas de Red Férrea y la garantía del mantenimiento de los dragados.

Y esto lo hemos querido complementar con Acciones para mejorar la Eficiencia Logística - Uno: Los Corredores, los Accesos Urbanos, es el siguiente tema que estamos trabajando y es que las 4G, una vez estén construidas, se van a encontrar con esos cuellos de botella, que son los accesos a las ciudades y ahí tenemos problemas de diversa índole, especialmente es un problema institucional. La vía nacional llega hasta las afueras del Municipio, la mayoría de las grandes ciudades y entramos a la jurisdicción de los Municipios y ahí hemos tenido problemas de continuidad en los grandes proyectos.

Entonces, logramos ahorrarnos el treinta por ciento (30%) de los costos en las vías intermunicipales y cuando llegamos al acceso a la ciudad, vemos que estamos perdiendo entre una (1) y dos (2) horas en el acceso a la ciudad; por eso, estamos diseñando con las ciudades y lo verificamos.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Señor Viceministro. Le pido un minuto, ya tenemos el quórum decisorio para votar el Orden del Día Propuesto.

Señora Secretaria, por favor inicie llamado a lista y la lectura del orden del día propuesto.

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Sí Señor Presidente, entonces hacemos el llamado a lista para verificar el quórum decisorio:

Doctor FABIO ALONSO ARROYAVE BOTERO	Presente.
Doctora LINA MARÍA BARRERA RUEDA	Presente.
Doctor DIDIER BURGOS RAMÍREZ	Presente.
Doctor ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA	Presente.
Doctor JOSÉ EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE	



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Doctor JACK HOUSNI JALLER Presente.

Doctor RODRIGO LARA RESTREPO

Doctor EULER ALDEMAR MARTÍNEZ RODRÍGUEZ Presente.

Doctor ALFREDO GUILLERMO MOLINA TRIANA

Doctor HERNÁN PENAGOS GIRALDO

Doctor ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA Presente.

Doctor CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN

Doctor OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN

Doctor FERNANDO SIERRA RAMOS Presente.

Señor Presidente, le informo que tenemos quórum decisorio, para la aprobación del orden del día.

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

Doctor ALFREDO GUILLERMO MOLINA TRIANA Llegó en Sesión.

Doctor CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN Llegó en Sesión.

Doctor OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN Llegó en Sesión.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Sí. Entonces continuemos con la aprobación del orden del día, señora Secretaria.

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Primero: Llamado y Verificación del Quórum.

Segundo: Aprobación del Orden del Día.

Tercero: Aprobación del Acta # 001: De la Sesión Conjunta COT Senado y COT Cámara, del 14 de diciembre de 2016 y ACTA # 005 del 19 de abril de 2017.

Cuarto: Proposición # 008 del 9 de Noviembre de 2016, donde se cita al señor Ministro de Transporte y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, con un cuestionario que se les envió con la Proposición, con el fin de conocer los avances, beneficios e impacto económico, social y ambiental de los Proyectos de Desarrollo Sostenible a Nivel Regional, Territorial, que actualmente se adelantan; así como para establecer Mecanismos de fortalecimiento, Planes, Programas relacionados con las Políticas del Gobierno Nacional en ésta Materia. Cítese al Ministro de Transporte y al Presidente de



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, en la fecha y hora que determine la Mesa Directiva de la Comisión de Ordenamiento Territorial, con el fin de que se sirvan dar Respuesta a los Cuestionarios adjuntos, a la presente Proposición.

Presentada por los Honorables Representantes a la Cámara Miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE TRANSPORTE, DOCTOR DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA:

1°: Tomando como punto de referencia indicadores de Competitividad y Desarrollo a Nivel de América Latina, comparativamente con el Nivel Nacional, Regional y Departamental, en Materia de Infraestructura Vial, Ferroviaria, de Aeropuertos y Portuaria, ¿Cuál es el posicionamiento o el estado de avances en dicha Materia?

2°: ¿Posee Colombia una Infraestructura que le permita en Materia de Competitividad y Desarrollo a Nivel de Entidades Territoriales, cumplir las Proyecciones que en Materia Económica trazó el Gobierno Nacional, en el Plan de Desarrollo 2014 – 2018?

3°: En Materia de Infraestructura, según los Planes de Desarrollo del Gobierno Nacional, ¿Qué porcentaje del Producto Interno Bruto - PIB Nacional, se ha invertido o destinado, para desarrollar las Obras que requiere el País y lograr su Modernización?

4°: Si en Materia de Competitividad y Crecimiento Económico la Infraestructura Vial juega un papel fundamental, ¿Cómo se explica que, en Colombia, un alto porcentaje de la Red Vial se encuentre en malas condiciones, no exista un adecuado Sistema de Carreteras y uso del Transporte Fluvial?

5°: ¿Qué estudios Técnicos ha adelantado el Ministerio, para establecer riesgos y vulnerabilidad en Materia de Infraestructura Vial, que permitan avanzar en el Proceso de Modernización, superando dificultades en la Construcción de Vías y su Mantenimiento, así como para el Desarrollo de una Red Ferroviaria, que permita brindar Cobertura a lo largo y ancho del Territorio Colombiano?

6°: A la fecha, ¿Cuál es el porcentaje o los kilómetros de Dobles Calzadas ejecutados, que se registran en normal funcionamiento y conexión eficiente?



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

7°: ¿Se han proyectado realizar o desarrollar por parte del Gobierno Nacional, nuevos Proyectos Viales que generen mayor impacto económico en las Regiones más pobres del País?

8°: Frente a la Creciente Ola Invernal al Nivel Nacional: ¿Qué porcentaje de la Red Vial se encuentra en buen estado? - ¿Qué Obras Civiles se adelantan para prevenir y mitigar el impacto de derrumbes y cierres de paso que se producen, a causa de la Ola invernal?

9°: Con relación a la Infraestructura Marítima y de Puertos: ¿Qué Inversiones y Obras se han adelantado para acondicionar sus Terminales Marítimas, para lograr el mejoramiento de la Infraestructura, que permita su Modernización y Protección de ésta Cadena Productiva?

10°: En Materia de Transporte Ferroviario: ¿Cuál es la situación actual de la Red? - ¿Se ha considerado la posibilidad dentro de las Políticas del Gobierno en Materia de Infraestructura, integrarlo desde el punto de vista del Concepto de Transporte Multimodal?

CUESTIONARIO PARA EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI: DOCTOR LUIS FERNANDO ANDRADE:

1°: Desde el Punto de Vista de la ANI: ¿La Infraestructura Vial qué efectos tiene para el Desarrollo y la Competitividad de las Regiones o Entidades Regionales?

2°: ¿Cuál es la Proyección de la ANI desde el punto de vista de las Políticas del Gobierno Nacional, frente a la Infraestructura Vial y Transporte en el País? Y ¿Qué Proyectos específicamente impactarán significativamente, la Competitividad y el Desarrollo del País?

3°: ¿A Nivel Nacional qué Departamentos registran mayores avances en Materia de Infraestructura Vial y en Tema de Movilidad en el País?

4°: ¿Se ha proyectado realizar o desarrollar por parte del Gobierno Nacional, Nuevos Proyectos Viales que generen mayor impacto económico en las Regiones más pobre del País?

5°: En cuanto a los Proyectos de Vías 4G, en la actualidad: ¿Cuáles evidencian mayores avances y retrasos a Nivel de las Regiones del País? - ¿Cuál es el estado actual de los avances? – ¿Cuáles son las fechas estimadas para la terminación de Obras?



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

6°: ¿Cuál es el estado actual de las Vías y Puentes que fueron afectados por la ola invernal año 2016 y qué Planes a nivel preventivo se han desarrollado, para evitar el aislamiento a Nivel Regiones, por Cierre de Vías que son de Vital importancia para la Economía del País, como resultado del Fenómeno Invernal que actualmente afronta el País?

7°: ¿Qué mecanismos o estrategias ha considerado la ANI desarrollar, conjuntamente con el Ministerio de Transporte, para el mejoramiento y modernización de la Infraestructura Vial del País? - ¿Cuál es el Estado actual de ejecución de los Proyectos de las Nuevas Concesiones Viales 4G, frente al caso Odebrecht?

8°: En Materia Ferroviaria: ¿Qué tipo de Proyectos e Inversiones en cabeza de la ANI adelanta el Gobierno Nacional, para recuperación y modernización de las Vías Férreas que hoy existen?

9°: ¿Cuál es el Balance actual de las obras adelantadas, dentro del Proceso de Transformación y Modernización de Infraestructura de los Aeropuertos, que a Nivel Nacional adelanta el Gobierno Nacional?

Quinto: Lo que Propongan los Honorables Representantes.

Ha sido leído el Orden del Día, Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Después de estar Leído el Orden del Día, los Señores Representantes a la Cámara de la Comisión de Ordenamiento Territorial: ¿Aprueban el orden del día propuesto?

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Ha sido aprobado, Señor Presidente.

Tercer Punto: Aprobación de las Actas # 001 de la Sesión Conjunta COT Senado - Cámara: Del 14 diciembre de 2016 y ACTA # 005 del 19 abril de 2017: Actas que reposan en los Correos Electrónicos de los Honorables Representantes, Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Tiene la palabra Representante Arroyave.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, FABIO ALONSO ARROYAVE BOTERO:

Señor Presidente, yo me abstengo de votar las dos (2) Actas, por las cuales de manera formal presenté excusa, ya que no estuve en ninguna de las dos sesiones.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Con la excusa del Señor Representante Arroyave, colocamos a disposición la aprobación de las actas leídas con anterioridad ¿Aprueban los Representantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial de Cámara, las Actas?

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Han sido aprobadas, señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Entonces continuamos con el orden del día, Señora Secretaria y entonces continuamos con la exposición del Señor Vice Ministro de Transporte.

Hace uso de la palabra, Doctor DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA, Viceministro de Transporte:

Muchas gracias Presidente. Entonces, retomo la presentación y trato de ir cerrando y es: Cómo hemos complementado esos grandes Proyectos de Infraestructura que han estado en ejecución; que hoy están generando el crecimiento por la demanda que generan de Insumos, de Profesionales, de Servicios, que está calculado en el uno por ciento (1%) del PIB y estamos complementando con medidas de Logística, para que eso se transmita en reducción de Costos de Transporte.

Uno: Accesos Urbanos: Y es cómo facilitamos que esos costos continúen, incluso, en el acceso al Municipio.

Dos: La Actualización del Marco Normativo de Logística.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Éste es un país que es básicamente carretero, si nosotros le quitamos la carga que mueve el Carbón o que Mueve el Tren de Carbón y encontramos que éste es un País en que la mayoría de las cargas se mueven por camino y así mismo, la regulación y la normatividad, ha sido pensada solo en el camión y hoy lo que vemos es que estamos desactualizados, en poder tener una normatividad que permita integrar todos los modos que existan entre esas logísticas, que puedan moverse tanto por Río, por Aire, por Tren, por camión, sin tener dificultades o traumas de trámites burocráticos y son los temas que hemos venido resolviendo y abordando para facilitar eso.

Las fuentes de financiación, explorando nuevos mecanismos para financiar los siguientes grandes proyectos y un ejercicio de priorización de los grandes proyectos. ¿Cómo se traduce ese modelo y esa apuesta logística? En gerenciar los corredores logísticos y lo que nos encontramos es que, en un corredor logístico, el problema que se encuentra, es no solo en infraestructura, es no solo en logística, sino que se encuentra es, que son problemas transversales.

Cojamos por ejemplo el corredor Bogotá – Buenaventura, solo saliendo por Soacha, nos encontramos un problema interno de Bogotá, en cuanto a la movilidad en la Autopista Sur; después en Soacha nos encontramos restricciones en los horarios a los vehículos; después vamos hacia Ibagué, donde hay una sola logística, donde no hemos podido abordar por problemas del POT; después vamos a la Línea, donde es necesario avanzar en el Túnel de La Línea y entonces nos encontramos que tenemos medidas de diferente índole: De Infraestructura, de POT, de Regulación y para eso Desarrollamos la Gerencia de los Corredores Logísticos y lo que hemos desarrollado con esto, es pedirle al Gerente que esté articulando y resolviendo todos los problemas que tiene cada corredor logístico.

Éste Ejercicio salió siendo un Modelo muy exitoso, que fue entre Buga y Buenaventura: Empezamos a hacer las Obras de la Segunda Calzada y eso nos obligó a hacer Cierre sobre la Vía más importante al Puerto de Buenaventura: Qué logramos hacer: Pusimos un Gerente Logístico, que pudiera hablar con los generadores de la Carga, con los Transportadores, con los Puertos, con la DIAN, con los Alcaldes, con la Gobernadora y que articulara y facilitara el movimiento logístico y fue tan exitoso, que a pesar de que la vía estuvo cerrada, se siguieron movilizand o el mismo número de camiones y la misma cantidad de carga.

Ese es el ejemplo que estamos queriendo replicar, donde hemos cogido unos corredores para iniciar: Bogotá – Buenaventura; Bogotá – La Costa Caribe; Bogotá - Cúcuta;



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Villavicencio - Bogotá; Medellín - Cúcuta; Rumichaca – Costa Caribe; Puerto Carreño – Buenaventura: Como esos corredores que queremos atender de forma detallada, con un gerente que esté a cargo de solucionar esos problemas. Y esa es la transformación que queremos empezar, a la medida en que vamos avanzando de forma exitosa, en la construcción de la Infraestructura.

Adicionalmente en el cuestionario que se nos presenta, quería yo abordar una de las Preguntas, que se nos envía al Ministerio, después de hacer un barrido de lo que hemos hecho y queremos seguir haciendo y es el tema de la ola invernal.

Presidente: Yo sé que ésta es una Comisión que está muy atenta de lo que sucede en las Regiones, especialmente, con el impacto que pueda tener la ola invernal sobre la movilidad y lo que hemos hecho es identificar cada uno de los puntos críticos en la Red Vial Nacional: Hemos identificado 1.750 puntos críticos, que son los que históricamente presentan problemas y en cada uno de esos puntos críticos, hemos dispuesto de maquinaria en las respuestas que requiere cada uno de esos puntos críticos. En algunos casos es maquinaria, en algunos casos son restricciones.

En total tenemos 1.519 Equipos en la Red Vial Concesionada; 600 Equipos en la Red Vial no Concesionada; 50 Equipos en Aeropuerto; 74 Administradores Viales; 26 Direcciones Territoriales; 21 Equipos en el Rio Magdalena y 7 mil millones disponibles, en montos agotables, para reaccionar a las emergencias.

Aquí está el Representante Didier, que vive por su Región muy pendiente del tema de La Línea, tuvimos unos cierres sobre La Línea: Deslizamientos que bloquearon por 21 horas el paso sobre esa Vía, en la cual logramos anoche o ésta mañana, a la 1:50 a.m. de la mañana, dar paso sobre esa Vía.

Pero lo que queremos transmitirles es que estamos listos para actuar identificando cada uno de los puntos críticos y es imposible prever o evitar el impacto de los Desastres Naturales, que pueden poner sobre las vías y sobre el país; pero lo que sí podemos es tener un Plan de Acción muy bien armado: identificando cada una de las necesidades, para poder reaccionar rápidamente.

Aquí, con el doctor Andrade, va a profundizar en el Estado de las 4G, de cómo van los grandes proyectos y yo cierro con éste panorama, donde les agradezco éste Espacio, para contar los grandes avances, para contarles que éste es uno de los grandes programas de



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

mostrar de éste Gobierno, es la Infraestructura, es, que hoy son una realidad, 31 Proyectos adjudicados. Los proyectos van a tiempo, son proyectos que están generando empleo y que ya en las Regiones empiezan a mostrar esa visión y esa imagen de un país mejor conectado y moderno. Muchas Gracias.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Gracias Señor Viceministro de Transporte, doctor Dimitri. Entonces, le damos el espacio al doctor Luís Fernando Andrade, para que nos dé respuesta al cuestionario y luego, las intervenciones de los Congresistas.

Muy buen día doctor Luís Fernando, muchas gracias por estar acá en la Comisión de Ordenamiento Territorial.

Hace uso de la palabra, Doctor LUÍS FERNANDO ANDRADE MORENO, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura - ANI:

Muy buen día para todos. Un saludo muy especial al Presidente de la Comisión y a todos los Representantes aquí presentes.

El Viceministro ya les hizo un recuento en términos generales de lo que ha sido la Inversión en éste Periodo del Gobierno del Presidente Santos. Yo voy a puntualizar más sobre lo que se ha hecho en el Tema de Concesiones y Asociaciones Público Privadas, que es la Responsabilidad de la ANI.

Nosotros desde la ANI, iniciamos el Programa más importante de Infraestructura que ha tenido el País, donde ya los Resultados son muy evidentes. Voy a Citarles dos (2) cifras: Dos cifras que trabajamos como Metas para el Plan Nacional de Desarrollo, por ejemplo: Lo que llamamos Mal Versión Privada en Infraestructura; la Inversión que han hecho los Privados, en Carreteras, Puertos, Aeropuertos, a través de los Contratos de Concesión; en el Primer año de Gobierno, completo en el año 2011, fue de 3.1 billón de pesos, eso, sumando todas las concesiones, todos los Puertos, todos los Aeropuertos.

Éste año que pasó, el 2016, se invirtió más del doble, se invirtieron 6.3 billones de pesos, o sea, logramos duplicar en el periodo de Gobierno del Presidente Santos, lo que invierten los privados en la infraestructura del País y esos montos hoy en día son muy superiores a los de la inversión pública; para ponerlo en perspectiva: El año pasado el presupuesto que le



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

aprobó el Congreso de la República, al Sector Transporte, para Obra Pública, en el INVÍAS y en la AEROCIVIL, no llegó a los 3 billones de pesos, mientras que los privados invirtieron 6.3 billones de pesos; eso quiere decir que a través de los contratos de Concesión, se está haciendo más del Doble de la Inversión, que se hace a través de la Obra Pública y por ejemplo en una estadística que se menciona mucho en los periódicos, es: ¿Cuántos kilómetros tenemos ya de Doble Calzada en las Autopistas del País?.

Éste Gobierno arrancó con 800 kilómetros de Doble Calzada y ya pasamos los 2.000 kilómetros, o sea, hicimos en éstos últimos años, más del doble o el doble de lo que se había hecho en toda la Historia del País en Dobles calzadas. Y logramos contratar a través del Programa de 4G, una cantidad de dobles calzadas, que nos van a permitir llegar a 3.400 kilómetros, o sea, se arrancó en 800, ya pasamos 2.000 y vamos a llegar a 3.400 con los contratos que ya tenemos 4 veces más de lo que arrancamos. Esto pues es un gran éxito y es algo pues que tenemos que seguir promoviendo.

Ahora, normalmente hablamos de carreteras, pero las carreteras es el sector que toma más tiempo modernizar y más tiempo construir, porque las inversiones son muy cuantiosas y la construcción es difícil. Por otro lado, el tema Portuario y el tema Aeroportuario, es mucho más rápido de poner al día y eso es efectivamente lo que hemos hecho. Si miramos el Sector Portuario, todos los Puertos están bajo el Esquema de Concesión. Hoy en día tenemos dos (2) de las Zonas Portuarias más Competitivas de la Región. Solo, por ejemplo, en la Bahía de Cartagena, ya tenemos más de veinte (20) Concesiones Portuarias y tenemos uno de los JOS o Puntos de Transbordo, más importantes del Caribe. Colombia en éste momento está superando a la propia Panamá, en términos del transbordo que hacen los buques.

Las Navieras están encontrando más eficiente hacer esos transbordos, no en Panamá, que es por donde pasan los buques el Canal de Panamá, sino moverse un poquito más allá, a Cartagena, por las eficiencias que están encontrando en los Puertos Colombianos.

En Cartagena, por ejemplo, tenemos ahora uno de los Puertos más Modernos de Exportación de Petróleo e Importación de Líquidos, que es por toda vía, que se inauguró hace dos (2) años. Tenemos uno de los principales Puertos de Importación de Gas y para evitar problemas en épocas de escasez, se inauguró el año pasado y continúan los Planes de Inversión, en todas éstas Sociedades Portuarias.

En Buenaventura ha ocurrido algo similar: Cuando arrancó éste Gobierno, el único Puerto significativo operando en Buenaventura, era la Sociedad Portuaria de Buenaventura. Hoy



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

tenemos tres (3) Mega Puertos. La Sociedad Portuaria de Buenaventura, invirtió muchísimo en Modernización: Ciento Ochenta millones (US\$ 180'000.000, 00) de dólares, pero simultáneamente, entraron en Operación: TCBuen y el Puerto de Agua Dulce y por Primera vez estamos teniendo un negocio de transbordo significativo, como se generó en Cartagena, en el Puerto del Pacífico. Esto básicamente nos pone a nosotros en el Sector Portuario, como uno de los Líderes a Nivel Latinoamericano; hace unos años, éramos los rezagados, hoy en día en el tema portuario, estamos entre los Países Líderes y lo mismo ha ocurrido en el tema Aeroportuario.

Yo no sé si ustedes se acuerdan lo que era la llegada a Bogotá, hace siete (7) años, cuando uno llegaba en un vuelo Internacional, entraba en un hall, con un techo muy bajo, asfixiante, extremadamente incómodo y esa era la experiencia que uno tenía cuando llegaba a Colombia. Hoy en día se llega a un Aeropuerto moderno, nuevo, amplio, que ha sido reconocido como el Aeropuerto que mejores Servicios presta en Suramérica y fue tal el éxito de la Aviación Comercial en Colombia, que tuvimos que iniciar una Segunda Expansión, que está en curso. Ya se han entregado algunas partes de esa expansión y la totalidad de la misma, deberá entregarse en el mes de octubre y éstas inversiones han sido a lo largo y ancho del País.

Vemos por ejemplo en Medellín, en Rionegro, una expansión muy grande. Lo vemos también en Cali, que ahora tiene un nuevo terminal internacional, lo vemos en Barranquilla, que está en pleno desarrollo un nuevo proyecto de concesión, lo vemos en Bucaramanga, lo vemos en Santa Marta, lo vemos en Leticia, lo vemos en Quibdó, lo vemos en prácticamente todas las grandes Ciudades del País.

Por eso hoy en día también somos Líderes, entre los Países Líderes en las Redes Aeroportuarias de América Latina, algo que no éramos hace unos siete (7) años.

¿Ahora los cuestionarios también preguntan qué viene? ¿No?: Entonces pues se han hecho mejoras en los Puertos, se han hecho mejoras en los Aeropuertos, ya no tenemos 8.000 kilómetros de Dobles Calzadas, sino más de dos mil 2.000...

¿Pero qué viene hacia adelante?

Bueno: Lo más importante es la ejecución de los Contratos de 4G. Ya se hizo la adjudicación, arrancaron las obras. Yo creo que, en la medición del índice de obras civiles, que reporta el DANE para el Primer Trimestre, creo que lo reportan mañana, el día jueves, van a ver el

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

Gran Impacto que tienen las Inversiones Privadas en el 4G, en el desarrollo de las obras civiles. Pero éste es un tema que va a durar por los menos 4 a 5 Años, entonces, vamos a tener un efecto de construcción y un efecto de desarrollo, de todas éstas obras, que va hasta finales del año 2021 y tenemos identificados a través del Plan Maestro de Transporte, una serie de proyectos supremamente importantes, que deben ser contratados en los próximos diez (10) años; pero para los cuales necesitamos fondos y eso pues va a ser la agenda de lo que viene pues, hacia adelante.

Discusiones pues aquí en el Congreso de la República de cómo se hace para financiar ésta nueva, digamos “Ola de Proyectos hacia futuro”. Algunos de éstos se pueden hacer sin Fondos Públicos y algunos los mencionó el Viceministro, ¿por qué?: Porque tienen mucho tráfico y ya tienen digamos, una estación de peajes. Por ejemplo, lo que es el tramo, hablaba con el Representante Didier, el tramo entre Cerritos y La Virginia en Risaralda o, por ejemplo, el tramo entre Santa Marta y Barranquilla, que tiene dos (2) Peajes y tiene mucho tráfico y que estamos pues trabajando en un proyecto que no requiera recursos públicos o, por ejemplo, en el tema de los accesos a Cali o los accesos a Bogotá.

Entonces hay proyectos que sí podemos adelantar, hay proyectos identificados en el Plan Maestro de Transporte, que no requieren recursos públicos, pero hay unos aspectos muy estratégicos para el País, que sí lo requieren y que pues a raíz de las restricciones presupuestales, no se han podido llevar a cabo; por ejemplo, para finalmente conectar la Orinoquía con el resto el País.

El Proyecto que va de Puerto Gaitán hasta Puerto Carreño. Eso necesita de unos Fondos Públicos pues, que tendrán que ser definidos en los próximos años. Por ejemplo, el Proyecto entre Cúcuta y Ocaña, para conectar a Cúcuta con La Ruta del Sol y el Centro del País. Por ejemplo, el Proyecto entre Popayán y Pasto, también, tan importante para terminar lo que es la Vía Panamericana; en fin; son muchos más, pero son Proyectos que no se pueden hacer solo con Peajes requerirán de Recursos Públicos, que deberán pues identificarse en los próximos años.

En términos de Aeropuertos, estamos trabajando en tres (3) Proyectos muy importantes, pero principalmente lo que es la Ampliación del Aeropuerto de Cartagena y posiblemente la Construcción de un Nuevo Aeropuerto en Cartagena, va del crecimiento del Turismo que se ha dado, a raíz del Proceso de Paz en Colombia y en el caso de Bogotá, lo que es el



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Segundo Aeropuerto, lo que llamamos El Dorado Dos, dado que estamos previendo una saturación de las pistas, en un periodo de 7 a 10 años, aquí en Bogotá.

En fin, pues eso es en lo que estamos trabajando, esto debe traer y está trayendo un beneficio muy importante en Empleo y debe traer un beneficio muy importante en la Reducción de Costos de Transporte y también debe traer un beneficio muy grande en lo que es la Productividad y la Competitividad del País.

Muchas Gracias.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Muchas Gracias Doctor Luís Fernando Andrade Moreno. Señores Congresistas, doctor Didier Burgos, tiene la palabra.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ:

Presidente, muchas gracias. Yo quiero pues referirme a varios aspectos y, sobre todo, llamar la atención sobre un problema que tenemos los colombianos, inclusive no sé si sea de carácter cultural o qué otros aspectos se incluyen allí o nos enseñaron a ser pobres o nos enseñamos o nos acostumbramos a ser poco agresivos.

Escuchaba con atención al doctor Luís Fernando Andrade y voy a traer el ejemplo, no solamente de alguna cosa que dijo, ¿cierto? Yo me emocioné mucho cuando dijo, que el Puerto de Cartagena ya se ha convertido en un Puerto más importante, para el Transbordo de Carga, que el mismo Panamá y yo digo: Pues maravilloso - ¿cierto?; pero cuando seguidamente plantea que somos más importantes que Panamá, pero el Transbordo de petróleo, de líquidos y de gas, pues hasta ahí llega uno ¿cierto? Porque sí es muy bueno; pero qué bueno que fuéramos muy como ellos, en Panamá, en carga de Productos Transformados, de Industria, de ese tipo de cosas - ¿cierto? , de temas que tienen que ver con la Producción Industrial de los Países; pues obviamente me parece como hasta lógico, que seamos pioneros en eso, pues nosotros hemos Explotado Productos Primarios, Productos de Minería y seguiremos siendo pobres en eso toda la vida, porque cuando miramos los Indicadores de Exportación en Colombia, pues los más importantes tienen que ver con nuestros Productos Primarios o Commodities y eso pues no genera ni empleo, bueno, algunos empleos pocos, pero no genera desarrollo Real - ¿Sí? – Eso no llena la Economía.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Entonces uno debería ser mucho más agresivo, digamos, muy bueno que seamos más importantes que Panamá; pero eso no es en mi criterio, tal vez lo más importante, tenemos que ser mucho más agresivos en eso.

Me parece que, si miramos históricamente, éste gobierno ha sido de lejos el más exitoso de muchos Gobiernos - ¿cierto? Pasando de 800 kilómetros de Doble Calzada, a 2.000 kilómetros - ¿cierto? – Se hicieron 10 años lo que no se hacía en años, pues también es muy importante - ¿cierto? - y dejar los contratos listos para pasar de 800 a 3.200 en los próximos cuatro (4) años, pues importantísimo; pero nos conformamos con cosas que nos ponen como un País Tercer Mundista - ¿cierto? – contentos por eso, satisfechos con eso; eso no debería ser.

Acabo de tener una experiencia, una segunda experiencia en un viaje que hacemos muchos Congresistas a la China y ya hace 5 años, los Chinos decidieron, apostarle al Tren Bala y en 5 años construyeron, *en 5 años*: construyeron 20.000 kilómetros de Vías del Tren Bala. 20.000 kilómetros del Tren Bala y sorprendentemente el Viceministro Dimitri - ¿cierto? ... nos plantea que es muy importante que nosotros estemos haciendo hoy, tomando hoy la decisión de Estructurar Proyectos y que ya identificamos que el Ciclo de Maduración de los Proyectos en Colombia, “*el Ciclo de Maduración*”, *es entre 5 y 9 años*, o sea, ya entre 5 y 9 años, maduramos un Proyecto. Pues ya eso es un avance importante y cuan cierto es cuando en el Ministerio publicaron lo que tenemos, pues es muy importante que ya estemos en eso; pero no es suficiente, *no es suficiente*.

Cuando planteaba el doctor Andrade la necesidad de construir la vía: Puerto Gaitán – Puerto Carreño, *importantísima*; pero si la miramos solamente desde el punto de vista que no la vamos a sacar adelante, sino con Inversión Pública, porque seguramente estamos pensando solamente en los Peajes y entonces el Flujo de los Vehículos es: 100 Vehículos día; 200 Vehículos día; pues nunca la vamos a financiar, nunca la vamos a hacer; porque cómo la financiamos con Peajes, imposible. Pero hay gentes que se movilizan cada vez más por el Peaje, doctor Andrade.

La Altillanura tiene 10 millones de hectáreas de tierra sin explotar, por qué no hay alternativa de construcción de que esa vía, la pueda hacer una concesión que le entreguemos por 20 años. 2'000.000 de hectáreas de tierra, para que la exploten, para que produzca comida, un ejemplo cualquiera. Entonces no es necesariamente con peajes y el paso de vehículos; es por un orden de tierra que no está, que no es tan productiva a que



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

alguien la explote y con esos beneficios económicos que tiene el concesionario por explotación de la tierra, no nos la vamos a llevar, no se la van a llevar; no van a coger 2'000.000 de hectáreas y se las van a llevar para la China. Esa está ahí, esa se queda ahí, explótenla y construyan la vía.

Entonces, alternativas hay y no necesariamente hay que esperar, hay que esperar que aparezcan 10.000 caminos día, porque nunca van a aparecer mientras no esté construida la vía, mientras no haya desarrollo entre Puerto Gaitán y Puerto Carreño; porque primero hay que hacer la vía y ahí sí se generarán los ingresos que sabemos, que el gran impacto del desarrollo en su punto A, en su punto B y en su punto C, que usted lo planteó ahora, es la conectividad y en éste caso la Conectividad Vial.

Entonces, yo veo hechos mucho más agresivos en encontrar Alternativas que existen, *en el Mundo entero existen*; lo que pasa es que nosotros somos timoratos. Por ejemplo, doctor Dimitri, le pregunto, en su exposición usted dice, que hemos recuperado los Corredores Férreos, por ejemplo, entre Chiriguaná y Duitama – ¿Algo así? - ¡Ah! – Entre Chiriguaná y La Dorada, por la B: Dorada - Chiriguaná y entonces que hay unos ingleses que quieren, digamos, Construir una parte de ese Corredor o mejorar o hacerlo parte del Ordenamiento dentro de los usos, unos Ingleses - ¿Cierto? – ¿por qué no los chinos? - ¿cierto doctor? Y ¿cómo hace para que, en la Agenda del Viceministerio del Transporte, sí estén unos ingleses? y ¿cómo se hace para que los chinos sí entren? Los chinos reclaman, reclaman que ellos quieren entrar al País, pero nos dan miedo los chinos, que porque son expansionistas; pero yo veo que están lejos de ser expansionistas, lejísimos están de serlo.

Si vamos para Indonesia, se han tomado: Corea, Indonesia, Vietnam, todo eso; ¿no? ellos están ocupando poco territorio y tienen, una para política vital oriental, respecto a los chinos y hoy se están tomando el mundo entero. El Mundo entero se están tomando los chinos, entonces, nos contaban, esto para ilustración de todos; nos contaban que ellos están interesados en venir a construir la infraestructura en Latinoamérica y están en Ecuador y están en Chile y están en todas partes; pero la única parte donde no han podido hacerlo es en Colombia y entonces nos contaban una experiencia, sobre todo doctor Andrade y dicen, mire: Se abre la citación para una concesión en Colombia, de cualquier cosa y faltando 20 días o 15 días para el cierre, les hacen una onda y les dicen que cambian las condiciones de la Póliza. Un ejemplo cualquiera.

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

Y entonces ellos son Estado, ellos son de los sectores Estatales y obviamente faltando 20 días, para la entrega de una sola onda, hasta ahí llegan y no son capaces, no pueden hacerlo, es imposible para ellos, hacer una Modificación de un Proyecto o de una Propuesta, en 15 o 20 días. Entonces los vamos dejando por fuera y entonces los mismos españoles, los mismos mexicanos, los mismos brasileros - ¿sí? - que están debidamente preparados para hacer las cosas, pues son los que se ganan las concesiones y son los que acceden a construir las grandes obras, no solamente en Colombia, sino en Latinoamérica.

Entonces nosotros no hemos explorado, explorado un camino de hacer Negocios, con gente que es mucho más eficiente que los brasileros, que los mexicanos, que los españoles; sin embargo, nos casamos con los mismos - ¿cierto? - Nosotros somos los de occidente, buscando a los de occidente y entonces, intereses que mantengamos el statu quo y que nada hacemos, por alguna razón no somos capaces de hacerlo; pero la razón es más en mi criterio cultural, de ser muy cerrados a la innovación, de ser muy cerrados a lo innovador, a lo nuevo y entonces yo creo que sí es importante, doctor Andrade, doctor Dimitri, ustedes que tienen, digamos la Experiencia de haber podido hacer en los últimos 5 o 7 años, lo que no sea hecho en los últimos 200 años, pues por qué no dejar las bases listas para hacer en los próximos 10 años, lo que no se ha hecho en los últimos 10 y en los próximos 5 años, en todo lo que hay, hacer lo que no se ha hecho en los últimos 8 o 10 años, que ya están con la experiencia, miren que fueron innovadores. ¿cierto?

Y por último una preocupación, doctor Andrade, hace 20 años, en los años 90, empezamos a identificar que había que hacer Dobles Calzadas en Colombia, urgentemente, que había que hacerlo de alguna manera, porque no había plata en los Gobiernos Centrales, en el Fisco, para las Dobles Calzadas y arrancamos las Concesiones de Primera Generación: Años 90 – 91: *Año 90 y entonces hoy vamos en las Concesiones de Cuatro Generaciones – Las 4G*. Para eso momento era evidente que necesitábamos: Las Vías Dobles Calzadas.

Yo mucho me temo que hoy sea evidente, que lo que hace unos años, identificamos como un atraso en Dobles Calzadas, hoy tengamos en esos mismos Corredores, en esos ochocientos (800) kilómetros o en esos dos mil (2.000) kilómetros que van a quedar Listos - ¿Sí? - En esos dos mil (2.000) kilómetros que hoy tenemos, mucho me temo que en el noventa (90%) por ciento de esos Dos mil (2.000) kilómetros, se necesiten hacer los Carriles y el ejemplo es doctor Andrade la doble vía. Váyase a la vía doble calzada Pereira – Girardot – Bogotá, ¿cierto? Pues ya esa doble calzada quedó chiquita o haga Pereira – Cerritos, Doble Calzada; se quedó chiquito o haga Armenia – Pereira – Manizales, doble calzada: Se quedó



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

chiquito y vaya a hacer dobles calzadas en cualquier parte del País y en la misma Ruta del Sol, en dos (2) o tres (3) o cuatro (4) años, pues va a necesitar un Tercer Carril.

Entonces, vamos a avanzar a 3.200 o a 6.000 kilómetros de Doble Calzada y entonces si miramos hacia atrás, dentro de diez (10) años, estamos atrasados treinta (30) años en empezar esos carriles.

Hay que ser y en su Construcción, éstos, son mucho más agresivos; porque nada nos ganamos y lo poníamos en un cuadro al doctor Andrade, éste es un ejemplo que puede ser clásico para cualquier parte del País, ¿cierto? Es evidente que necesitamos la Doble Calzada Cerritos – La Virginia: ¿Por qué es una Doble Calzada?: Pues urgentemente la necesitamos; pero es más importante, que en esa Doble Calzada, el Tercer (3°) Carril de Pereira a Cerritos, sea empatar, empatar una Doble Calzada que necesitamos, con una Doble Calzada atrás, que tiene dos (2) o tres (3) veces el Tráfico que va a tener la Doble, pues estamos haciendo otro Cuello de Botella y eso podía pasar en cualquier parte del País.

Entonces muy importante, ¿cierto?, el avance a Dobles Calzadas, muy importante el avance a tres ruedas, pero creo que deberíamos ser mucho más agresivos y encontrar alternativas. Yo creo que eso que estoy diciendo de Puerto Gaitán - Puerto Carreño, no es una locura, eso no puede ser una locura, es, que nos pongamos de acuerdo porque hay que desarrollar la Altillanura y ¿cómo la desarrollamos? Pues con la gente que sabe hacerlo.

No puede ser posible que éste País no le dé acuerdo a los chinos, que es muy poquito, construyen 20.000 kilómetros de vías en cinco (5) años, de formarlas: 20.000 kilómetros en cinco años. Si en cinco años se idearon el proyecto, sí, lo estructuraron, lo sacaron con lo que aquí se llama: Fase 1, Fase 2, Fase 3 y lo construyeron y está en operación y nosotros no somos capaces de hacerlo, cuando estamos sumamente integrados: Por ejemplo, ellos, en hacer la Infraestructura en Colombia, como lo hacen en Ecuador, como lo hacen en Chile, ellos mismos.

Entonces aquí hay que abrir la mente un poquito más y ustedes que tienen la experiencia y tienen el conocimiento y que saben cómo hacerlo, deberían asumir, por lo menos, empezar a hacer más abierta y crítica la importancia de hacer cosas distintas, porque si seguimos haciendo lo mismo, pues seguimos atrasados, ¿cierto?: Entonces, si hacemos Dobles Calzadas, muy bueno; el pasado es muy bueno. ¿pero qué? - De ahí en adelante no estamos haciendo nada, cuando queremos ser un País Competitivo, un País Eficiente, un País Conectado, un País Involucrado en la Competitividad Global, un País que tiene Costa hacia



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

el Pacífico y que el Mundo se desarrolla en el Pacífico y nosotros felices de la vida, porque por fin hicimos la Carretera: Cali – Buenaventura, en Doble Calzada.

Muchas Gracias Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Bien. Continúa con el uso de la palabra, el Representante Euler Martínez.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, EULER ALDEMAR MARTÍNEZ RODRÍGUEZ:

Gracias Presidente. Un cordial saludo a todos los compañeros parlamentarios, al viceministro de transporte y al director de la ANI.

Yo quiero arrancar haciendo un Reconocimiento: Es verdad que se ha avanzado en éste Gobierno, mucho, en el sentido del mejoramiento de la Conectividad de todas las Regiones del Estado Colombiano y eso hay que reconocerlo. Que se pueden mejorar como lo ha decía nuestro, mi antecesor, debemos hacerlo y vemos ya el origen de la gente y yo vengo del Departamento de Nariño y vemos cómo el Ecuador, con iguales dificultades Financieras que tiene Colombia, lo vimos en un lapso no mayor a diez (10) años y nos enseñaron a Desarrollar Proyectos Viales, con un tipo y con una financiación, no sé cómo lo hicieron ellos; pero el impacto se dio más rápido de lo que se está viendo aquí en Colombia.

Sin embargo, yo me voy a permitir a consultar y presentar la inquietud con las mismas preguntas. Como les dije ya, yo vengo del Departamento de Nariño y a mí me preocupa en todo éste Informe que nos presentan Ustedes, que hay muchas obras muy importantes para el Estado Colombiano y estamos de acuerdo; pero en esa cantidad de obras, miramos una (1) para el Departamento de Nariño, que es: Ipiales – Pasto y si miramos que Colombia empieza en Nariño, luchamos por llegar a Economías de Exportación, como Estados Unidos, el Pacífico, etcétera, etcétera; pero tenemos una Economía regularizada, que es el Estado vecino nuestro que es Ecuador y nosotros podemos aprovechar ésta coyuntura; pero nosotros vemos el gran desbalance que tenemos en el Estado Colombiano, que a veces con el fino apoyo de funcionarios del Ecuador y la verdad, una: cuando ellos, por lo menos, Quito - Ibarra, ya están haciendo tres (3) Carriles y nosotros entre Ipiales y Popayán, no hemos podido hacerlo, ni iniciar la Doble Calzada y vemos cómo solamente en ese Proyecto que



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

tenemos, para el Departamento de Nariño, el avance es solo y ven aquí, que todos los Proyectos han avanzado y el avance de ésta Vía es Oro.

Y vemos cómo era Pasto – Chachaguí - el Aeropuerto, que era una calzada sin un adquirir un convenio de contrato, perdón, que vino desde el año 98 y llevamos ya diez (10) años con ese contrato y miramos cómo a pesar de que esto se liquidó, trajo unas consecuencias Financieras muy nefastas para el Estado Colombiano, porque tuvo que indemnizar a esa Firma; pero a pesar de eso, tampoco se ve cómo iniciar esa obra, muy, pero muy vieja, en la contratación.

Más aún, sí es cierto que en toda la Zona merece la continuidad y vemos que con esa principal fortaleza que les acabo de mencionar, de nuestro amado Estado Colombiano, que el Estado Colombiano no le ha puesto atención y miramos y esperamos que sí. Nosotros queremos avanzar en la doble calzada: Ipiales – Pasto y queremos que se haga el debate de Ancuya, porque la principal dificultad que se genera es Chachaguí – Popayán y veamos, si Ustedes tienen las Estadísticas, que una de las Principales Vías cerradas a Nivel Nacional, es ésta por Paros, Derrumbes, invierno, etcétera, etcétera. Y nosotros no podemos ser improductivos, sin aprovechar ésta ventaja de la Economía Legalizada del Ecuador, si no tenemos éstas Vías; pero más aún, para seguir en éste Análisis: Miramos una Vía que es fundamental para el Desarrollo de Nariño y Putumayo, que es: La Vía Pasto – Mocoa, que también ya llevamos cerca de 10 años y donde no se ha podido avanzar significativamente.

Estuvimos en una reunión con Ustedes en Mocoa y miramos que las proyecciones para que termine la salida, son cada día más difíciles y a esa Isla de frío, sumamos más, digamos, en ese tema, se ha avanzado en el Sistema Aeroportuario, pero miramos que una inversión muy alta, que se hizo en el Aeropuerto de Ipiales, no pudo terminarse y ahí está como Aeropuerto Alternativo, para el Aeropuerto que nos sirve desde Chachaguí, que no nos sirve para el Departamento de Nariño, porque faltan algunas Inversiones, que no son Inversiones cuantiosas

Para que pase a ser Aeropuerto Alternativo, para el Departamento de Nariño y vemos cómo el Aeropuerto de Chachaguí, es el que más dificultades tiene a Nivel Nacional y más del treinta por ciento (30%) de las Vías del Área al año, permanecen cerradas; vemos cómo este fin de semana, el Ministro del Interior y el Ministro de Agricultura, estuvieron en la Zona, visitándonos y esos Funcionarios para poder salir de nuestro Departamento, tuvieron que hacer uso de motocicletas o transportándose a pie, para poder salir de la Ciudad de Pasto.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Hay una muy buena posibilidad que tenemos para desarrollar, no a Nariño, sino a Colombia, que es por donde arranca o empieza la vía, que empieza en Ipiales y puede terminar en la Costa Atlántica; pero digamos que el Estado, de verdad, no le ha puesto el interés para que se desarrolle esto. Si uno conoce digamos, cómo es la Inversión, en el Puerto de Tumaco, hace rato que estamos con un Estudio, para tratar de identificar, cómo podríamos hacer una Inversión en ese Puerto Postmoderno, que podríamos utilizarlo verdaderamente para toda ésta Zona, incluyendo: Putumayo, Cauca, Nariño; pero tampoco se ha llegado a feliz término.

Por eso encarecidamente, en nombre de ésta Zona, la cual yo Represento: Le pido a Ustedes, que por favor le pongamos el acelerador, le apliquemos el acelerador a éste listado de obras que son muy importantes, vuelvo y repito y quiero ser reiterativo, mal para el Departamento de Nariño y si no, para el Estado Colombiano.

Para ver cómo podemos avanzar, qué podemos contribuir, con el Gobernador, el Alcalde de Ipiales y de los diferentes Municipios, para que éstos Proyectos, cuando traigamos esos informes, por lo menos les dejemos un avance muy significativo; porque realmente nos da tristeza a la gente que venimos de ésta Región, que en el Estudio de ésta Operación, en éste momento los avances sean cero y aquellos contratos que se han hecho o se han sustituido, tampoco arrancan y vemos con preocupación Señor Presidente, que el Estado Colombiano no termina en Popayán, empieza en Ipiales, que es del Departamento de Nariño.

Muchas Gracias.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Continuamos en el orden de la palabra, con el doctor Álvaro Hernán Prada, luego se prepara la doctora Lina Barrera y después el doctor Alfredo Deluque.

Doctor Álvaro Hernán Prada.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA:

Gracias Presidente. Saludo al Señor Viceministro de Transporte y al Señor Director de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI; al igual que a los colegas y a los funcionarios que nos acompañan. Yo soy del Departamento del Huila, el Departamento del Huila es un



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Departamento con una vocación Agroindustrial importante, un Departamento que es el primer productor de café en cantidad y en calidad del país, un Departamento que produce el 12% de la Tilapia fresca que consumen los Estados Unidos; un Departamento con un potencial Cacaotero y Frutícola muy importante; en frutas como la Granadilla, como la Pitaya; un Departamento que tiene en Isnos y en San Agustín; pero principalmente en Isnos, la mejor Panela del País y tenemos la fortuna que le pagan a \$ 100.000,00 la Carga, pero encima de cualquier otra Panela del País.

En materia de turismo, pues yo creo que no necesitamos explicar qué significa San Agustín para Colombia, por el Desierto de La Tatacoa, por las dos (2) represas que tenemos; por la cantidad de actividades deportivas que se pueden hacer: Deportes extremos, en fin, es un Departamento que tiene una vocación turística grande.

Por toda ésta vocación económica para el País, el Huila venía pidiéndole durante cincuenta (50) años a todos los Gobiernos, especialmente: Cinco (5) Obras importantes, que nos permitieran salir al Pacífico por el Occidente, por La Plata, para llegar a Popayán; que nos permitieran llegar al Pacífico por el Sur por Isnos, precisamente, para que toda ésta Región tan Productiva que es el Sur del Huila, pudiera sacar más fácilmente sus Productos y también facilitar el Ingreso de Turistas y tuviéramos la oportunidad de conectar a Venezuela con Ecuador: Con la Vía de Colombia – La Uribe y otras dos (2) Obras Grandes Adicionales, que es la Represa del Quimbo y el Distrito de Riego de Tesalia – Paicol, éstas dos (2) últimas: El Quimbo hubiese tenido un impacto positivo, si los dueños del Proyecto hubieran cumplido sus Compromisos Ambientales y Sociales; por ejemplo, en Materia de Productividad, la AOE, devolverle al Departamento del Huila entre 2.700 y 5.000 Hectáreas nuevas, habilitadas con riego, por los dueños de la empresa.

Estos compromisos sociales y ambientales, quedaron en cero (0); la Autoridad Ambiental en el Huila, prohibió el llenado de La Represa, hasta que no se cumpliera y el Gobierno Nacional, por miedo a que se diera un apagón en Colombia, le permitió el llenado a la Represa, sin cumplir esos Compromisos y hoy tenemos no solamente eso, sino otra serie de problemas, que son materia, que pueden ser materia de un debate Especial. Y el otro Distrito, a ambos, digamos, estos dos (2) proyectos que fomentaban la productividad en el Huila: El Distrito de Tesalia - Paicol, que habilitaba más de 5.000 hectáreas, también nuevas; pues eso ha sido, digamos, un desastre, porque no hemos podido todavía tenerlo funcionando y, por el contrario, se han comido la plata y no hemos llegado todavía a un porcentaje importante en la Ejecución de la Obra.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Sobre éstos Cinco (5) Proyectos que, en el Gobierno del Presidente Uribe, pues los dejó caminando, teníamos la esperanza puesta los Huilenses; los 5 hoy, pues al contrario, nos dan es un dolor inmenso, cada vez que revisamos cualquiera de ellos y quiero pues, hablar de los Tres (3) Problemas Viales. Yo sí quisiera preguntarles: Porqué después de siete (7) años, porque es que llevamos siete (7) años; es que el Gobierno del Presidente Uribe no fue el año pasado; éste Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos lleva siete (7) años en el poder y no hemos podido entregar ninguna de las tres (3) obras; pero, por el contrario, sentimos los Huilenses que se le han mermado los recursos, que vamos en una especie de Plan Tortuga para el Departamento del Huila, con todas las necesidades.

En la Campaña Presidencial anterior, es decir, la reelección del 2014, el Presidente Juan Manuel Santos, reiteró nuevamente lo que dijo en el 2010, en 2010 dijo que había programado una Doble Calzada entre Neiva y Pitalito, en la pasada contienda electoral, nos amplió, porque como no cumplieron, entonces nos amplió la expectativa y dijo: Ya no va a ser entre Neiva y Pitalito, sino entre Espinal y Mocoa, y claro, los Huilenses pues ilusionados con ésta obra, *una Obra de Doble Calzada* y resulta, que si vamos a ver, pues no ha habido nada; pero adicionalmente en lo que está proyectado, no es Doble Calzada, tampoco habrá una Doble Calzada, escasamente, entre Neiva y Campoalegre; pero de Campoalegre a Pitalito nada de Doble Calzada; habrán algunas ampliaciones de vías, están programadas unas variantes, que entre otras cosas necesitamos variantes urgentes.

Una variante en Campoalegre y otra Variante en Hobo, porque el tráfico es tremendo y sentimos pues, que estamos burlados y entonces la pregunta es: ¿Porqué al Departamento del Huila le han dado esa respuesta tan despectiva?: Si lo queremos llamar en materia de infraestructura.

Vías Alternas: Como la de La Plata – Belén. La Plata - Belén, que también sale a Popayán, pero pasa por una Región muy Productiva en el Occidente del Departamento; hemos solicitado que le demos prioridad, porque además, nos afecta en un Municipio muy importante y muy productivo, que es La Argentina – Huila y hace poco, después de varias Reuniones que hemos tenido, yo mismo fui con Concejales de varios Municipios y de varios Partidos, a tocar las Puertas del INVÍAS; habíamos conversado con el Señor Viceministro y le solicitamos ante el Ministro de Hacienda y el Ministro de Hacienda en una reunión más amplia, donde estaba la clase Parlamentaria del Departamento del Huila, la clase Política se comprometió y entendimos muchos que: Con 100 mil millones de pesos, para ésta Vía de La Plata – Belén. Nuevamente ilusionando a los Huilenses. Pero en una Reunión posterior



nos dijeron que escasamente el anuncio de los Cien mil, iba a llegar a 15 mil; con esto no podemos hacer nada.

Ni hablar de lo que está pasando en las Vías Terciarias, destrozadas totalmente y ahorita con el Invierno: Ésta semana, el lunes amanecemos con la Carretera bloqueada entre Pitalito y Neiva, a la altura de Pericongo ¿Por qué estamos nosotros los Huilenses sacrificados en materia de infraestructura vial?: Esa es la Pregunta.

Ni hablemos de qué pasó o qué ha pasado con la Infraestructura Férrea. Teníamos una Infraestructura Férrea importante, entre otras cosas la Topografía del mismo Departamento, que lo atraviesa el Río Magdalena: Veintidós (22) Municipios son Rivereños del Río Magdalena y le permite digamos, un trazado relativamente fácil en materia de Férrea, que nos permitía comunicarnos rápidamente con el Centro del País; perdimos la Vía Férrea y no ha habido un esfuerzo para poder recuperarla, ni siquiera en los Municipios del Norte, que tienen una Topografía muy plana y puede ser perfectamente implementada o el Departamento donde nace el Río Magdalena. Nosotros tenemos el privilegio de tener el Río, que baña veintidós (22) Municipios y nosotros no hemos podido avanzar en navegabilidad del Río; siempre es del Magdalena Medio hacia abajo; pero nunca piensan del Magdalena Medio hacia arriba. Entonces nuevamente, por qué le damos ese tratamiento al Departamento del Huila que además es la entrada a todo el Sur de Colombia.

Ahora que todo el mundo habla del postconflicto y de los beneficios de la paz, que de todas formas no la vemos, porque siguen matando a Policías y a Soldados en atentados a diario y amenazando a Comerciantes y a Agricultores Huilenses, los mismos de las Farc; pero bueno, hablemos en los mismos términos. Si están hablando del Postconflicto, de las Inversiones que hay que hacer en los Departamentos que hemos sufrido la violencia ¿Qué pasa con el Departamento del Huila? y ¿Qué, además, en la ida al Caquetá o al Putumayo?: Dos (2) Departamentos también azotados por la violencia y esa es la Pregunta.

No sé entre otras cosas en éstos aspectos, tiene que ver, con una medición del impacto del conflicto armado en las Regiones, que, a nosotros, algunos nos tienen calificados como medio bajo y es totalmente, pues salido de cualquier justificación. Les agradecemos mucho a los Funcionarios; esperamos una Respuesta para comentarle a los Huilenses sobre estos aspectos. Mil Gracias.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Muchas Gracias Señor Representante. Continúa con el uso de la palabra, la Representante Lina Barrera.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LINA MARÍA BARRERA RUEDA:

Gracias Presidente. Saludar de manera especial al Doctor Dimitri, al Doctor Luís Fernando Andrade, por éste Informe que le han traído a la Comisión de Ordenamiento Territorial y pues sin desconocer los Avances que ha hecho éste Gobierno, en Materia de Infraestructura Vial en el País.

Yo pienso que nosotros estamos Representando a unas Regiones, a las cuales debemos ser sus Voceros y preguntar qué es lo que ha pasado y a mí sí me preocupa realmente, el Departamento de Santander, especialmente, doctor Andrade, por la Vía Barbosa – Bucaramanga, que está ya casi lista dentro de la tercera ola, después no, que tocó dejarla para la cuarta ola; que hoy en día vemos, que ya la persona o el concesionario que estaba mirando y estudiando ésta vía, ya dijo que no, que no la iban a hacer, y entonces hoy, hay una gran preocupación en el Departamento de Santander: Qué va a pasar con esa Doble Calzada: Barbosa – Bucaramanga, que son doscientos trece (213) kilómetros, de los cuales Ustedes nos habían dicho que solo en Doble Calzada iban a quedar 10 - 11 kilómetros de los 213, lo cual me parece pues algo irrisorio, para una vía tan grande y tan importante para el Desarrollo del Nororiente Colombiano.

Hay otro tema, que es la Vía Bucaramanga – Barranca – Rondón, una Vía que ya fue licitada, que ya fue adjudicada; pero vemos que los avances en obra, no van en nada, según el informe que usted nos entrega o nos entrega el Ministerio de Transporte, van en el 0.25% de avance, o sea, eso no es ni siquiera un 1.00% de avance de éstas obras y quisiéramos saber qué es lo que está pasando allí.

Pero hay otro tema también, que es importante y que acá se ha venido hablando por el Presidente de la República y que hay mucha zozobra por los Alcaldes en Colombia, que es, el tema de la Red Terciaria.

Yo sí quisiera doctor Dimitri, que usted nos contara un poquito, ¿Qué va a hacer el INVÍAS? – Mire, hoy los pobres Alcaldes no tienen Recursos para el Mantenimiento de su Red Terciaria; los únicos Recursos que ellos tenían eran, a través del Departamento de la Prosperidad Social – DPS y que por ahí se presentaban Proyectos para hacer Placa Huellas y, el INVÍAS; pero éstos Alcaldes llevan ya casi dos (2) años – tres (3) años, que no reciben



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Recursos del Gobierno Nacional, porque el Departamento para la Prosperidad Social – DPS: Sacó una Resolución y dijo que ya por allá, no se podía volver a hacer Red Terciaria y el INVÍAS no tiene plata y no ha querido Invertir en la Red Terciaria.

Entonces hoy, nuestros Municipios de Colombia, se encuentran abandonados en ese aspecto, por parte del Gobierno Nacional. Se han anunciado Recursos, que se van a descongelar del Fondo de Ciencia y Tecnología - FCT, para los Departamentos, para que aquellos Departamentos que no han gastado éstos Recursos, hasta el año 2015, los puedan usar para Red Terciaria.

Tristeza en el Departamento de Santander. Solo tiene para descongelar 1.500 millones de pesos; o sea, eso no alcanza ni siquiera para un (1) kilómetro de Placa Huella en ningún Municipio de Sexta (6ª) Categoría. Entonces, realmente sí es preocupante éste tema de la Red Terciaria, más ahora en éstas lluvias, todos los Municipios se están afectando por la ola invernal, se están cayendo Puentes, las Carreteras averiadas, los Campesinos no pueden sacar sus Productos.

Entonces yo sí quisiera saber, qué va a hacer el Ministerio de Transporte frente a éstos temas y que el doctor Andrade nos cuente un poquito, qué ha pasado con esas dos (2) Vías Nacionales, muy importantes para el Desarrollo del Departamento de Santander y del Nororiente Colombiano.

Gracias Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Gracias Señora Representante. Continúa con el uso de la palabra, el Representante Alfredo Deluque.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA:

Muchas Gracias Presidente. Muy agradecido con los Funcionarios del Gobierno que hayan acogido ésta Invitación a la Comisión de Ordenamiento, hoy; me parece que es muy importante, que hayan asistido ante ésta Citación y los hemos escuchado con atención. Me



parece que el Gobierno Nacional en éstos últimos ocho (8) años, ha hecho mucho por el Tema Vial en Colombia; aunque todavía falta mucho Camino por recorrer.

Yo creo que, si bien es cierto, se está Trabajando por todos aquellos Proyectos Viales de Cuarta Generación, que implican la mejor Movilidad del Centro del País hacia las Ciudades, donde pueden salir, las Mercancías o lo Productos que sirven también incluso, para mejorar nuestra Balanza Comercial con otros Países y también es momento pues de que empecemos a trabajar en aquellas Vías, que puedan ayudar en Solucionar Problemas de Movilidad, que hemos tenido ancestralmente.

En La Guajira tenemos una Concesión Vial: Una Concesión que ha tenido ciertos Problemas, uno de éstos de Cuarta Generación – 4G, que desde el principio ha tenido algunos Problemas con la Comunidad, que no se han podido resolver y hoy estamos en un gran Problema: Porque hablé hace algunos días con el Director de la ANI: El Doctor Andrade me informó que tenían pocos días para llegar a un Acuerdo con la Comunidad en San Juan del Cesar: “Con algunas Comunidades Afrodescendientes e Indígenas de la Zona, porque hubo un Fallo de Tutela, que en éstos momentos impide el Cobro del Peaje, lo cual podría redundar en que no existiera la posibilidad hoy, de poder tener una Concesión Vial en ese Territorio”.

Existen molestias por ellos, que son ampliamente conocidas por la ANI, debido a que San Juan pues tiene en éstos momentos: Dos (2) Peajes que son muy cercanos y ha habido algo de oposición en la Comunidad. Pero yo quisiera Doctor Andrade, que pudiéramos, yo sé que han sido difíciles, pero pudiéramos retomar esas Negociaciones con la Comunidad, con las Autoridades Indígenas de la Zona y con los Afrodescendientes, que son los Accionantes en esa Tutela. Yo en realidad no sé quiénes son, no los conozco, pero sí me gustaría que La Guajira se viera beneficiada por un Proyecto Vial tan importante como es éste.

Tiene su Falla, por ejemplo: Se Llama Proyecto Vial de Conexión Vial entre Guajira y Cesar; pero por ejemplo, solamente llegaba hasta un Pueblo que se llama Puestecitas, o sea, dejaba por fuera la Capital de La Guajira que es Riohacha y ese pedazo de Puestecitas a Riohacha, que es el peor pedazo de esa Zona, me causa preocupación. Pero yo lo que quisiera decirle a la ANI, que, como Representante a la Cámara de La Guajira y al Ministerio también, estoy en plena disposición de ayudar, a que se hagan unos muy buenos Oficios y podamos dar al final del camino, con que todos se vean beneficiados con esa Concesión y podamos llegar a un buen Acuerdo con la Comunidad de San Juan.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Existe también en éstos momentos, por ejemplo: Una fuerte discusión en cuanto al Peaje de San Juan, porque existen, para ser ellos beneficiarios de las Tarifas Diferenciales de ese Peaje: Se necesita cumplir con unos requisitos que ha sacado el Ministerio Móvil y las Cooperativas de Transporte, que en éstos momentos están establecidas allá, no pueden cumplir con esos requisitos y han sido honestos con la ANI y así se lo han manifestado, “diciéndole que en éstos momentos no pueden cumplir los requisitos” y “están pidiendo un tiempo de acuerdo” y me parecería Doctor Andrade, importante que pudiéramos hablar también con esos Transportadores de la Zona, que gozan ese beneficio, no de ahora, sino de hace algún tiempo, con el fin de que podamos también trabajar en favor, de que todos logremos salir favorecidos con ese Tema. Y sobre el Tema Vial de La Guajira, en específico o en general: A mí me parece importante, porque si bien es cierto, se ha trabajado en éstas Alianzas Público Privadas, debido a que el Estado no ha tenido suficiente dinero, para Construir éstas Autopistas y en algunas Zonas del País, esas APPs resultan viables para el Privado, que decide Invertir sus Recursos allí, porque la Tasa de Retorno de Inversión, pues le es favorable.

Hay Proyectos Viales, como uno en La Guajira, que es muy importante, que no tendría esa Tasa de Retorno; “el INVÍAS, el Ministerio de Transporte: Contrataron, si no estoy mal en el 2014, gracias a una visita que hizo el Vicepresidente, en ese entonces a La Guajira y a una insistencia que le hice yo también en muchas oportunidades: “Contrataron los Estudios y Diseños de la Carretera que pueda conectar a la Alta Guajira con Colombia”; “esa Zona donde Ustedes saben, se presentan tantos Problemas Humanitarios, donde se mueren los Niños por desnutrición, es una Zona que es además de Desértica, está desconectada del País”.

“Cuando digo Desconectada del País”, es que no hay una sola Vía Digna, mediante la cual los Indígenas puedan Comunicarse con Colombia; “de tal forma que en los últimos veinte (20) años, su Comercio, todos sus Quehaceres, preferían hacerlos en Venezuela, con quien tenían la posibilidad de comunicarse más fácil que con nosotros - con Colombia”.

Eso pues, ha agrandado muchos Problemas Sociales allá en La Guajira; pero yo sé, que si nosotros, una vez finalizado ese Estudio que están haciendo, que también se ha demorado y lleva ya mucho tiempo y entiendo que fue un Contrato que fue firmado a Varias Vigencias Fiscales y por eso el Contratista se ha demorado mucho en entregarlo y supuestamente estaría Listo a finales de éste Año. Una vez terminado ese Estudio y pudiéramos nosotros contar con la venia del Gobierno Nacional, con la venia de la ANI, con la venia del INVÍAS,



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

con la venia del Ministerio de Transporte, con el fin de que pueda hacerse esa Obra: Vía Recursos Públicos; porque va a ser imposible por otra forma.

“Un APP allá es imposible de configurar y si nosotros no hacemos esa Carretera, podemos hacer muchos esfuerzos por los Indígenas de La Guajira, podemos hacer muchos esfuerzos por salvar Vidas”; pero va a ser muy difícil hacerlo.

“Yo también quiero darle las Gracias en ésta oportunidad al Director de la ANI”: Porque sé que él ha estado abanderando un Proyecto muy importante para La Guajira y que entiendo que va por buen Camino y que a pesar de que aún no se puede dar la buena noticia final.

Pero existe la posibilidad de que la Vía que va de Uribia a Portete, en La Alta Guajira, que serían más o menos cien (100) kilómetros, si no estoy mal, Director: Pueda ser pavimentada en su totalidad, gracias a los Recursos que se obtienen, por la Contraprestación Portuaria que paga el Cerrejón en esa Zona.

“Esos Recursos son para Invertir en la Zona del Puerto” y generalmente lo que se hace es Invertir en Soluciones que permitan el Dragado de los Muelles, perdón: De las Zonas cercanas al Puerto, de manera tal, que puedan funcionar de una buena manera; pero como el Puerto funciona tan bien, que no ha sido necesario el Dragado: “Se han venido acumulando una serie de Recursos muy importantes allí, que pueden servir y que van a servir muy seguramente, para tener esa posibilidad de pavimentar esa Vía”; “eso es un Avance y quiero darle las Gracias al Señor Director de la ANI, porque ha venido adelantando ese Proyecto y ojalá pudiéramos tener una buena Noticia muy pronto”.

Director: Estamos a sus órdenes para ayudarlo y para poder Solucionar ese Tema que tenemos en San Juan; ojalá pudiéramos hacerlo y les pido el favor: Que estén muy atentos a ese Proyecto de la Vía de La Alta Guajira, con el fin de que una vez salga: *Podamos nosotros tener claro, que debe hacerse con Dineros Públicos, con Obra Pública;* incluso: “Esa pavimentación de este Tramo Uribia – Puerto Bolívar, para ser exactos, podría ser el inicio de cómo podría financiarse una Obra de ese Tipo, más adelante” y de verdad quiero, además: “Decirle que vamos a estar muy pendientes de esa Solución, a ver cuándo se da, con el fin de que podamos darle esa buena Noticia a Los Guajiros”.

Muchas Gracias Director. Gracias Señor Presidente y Señor Viceministro.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Gracias Señor Representante. Continúa con el Orden del Día: Representante Fernando Sierra.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, FERNANDO SIERRA RAMOS:

Presidente Gracias. Muy buenos días a Usted, al Doctor Andrade, al Doctor Dimitri y pues obviamente a todos los Compañeros.

Muy puntual: En el Departamento del Meta, pues obviamente está cifradas las esperanzas, no solo de los Colombianos, sino también de mucha parte del Mundo, entre ellos los Países Asiáticos, que ven en Colombia y más específicamente, en la Amazonia - Orinoquía, una de las siete (7) Reservas Mundiales Agrícolas y pues es una Despensa para todo el Mundo.

Y quiero referirme al Tramo, que curiosamente el Doctor Didier, siendo un Representante de Risaralda, conoce tanto del Llano y del Potencial Agrícola, adicional a todo el Tema de Hidrocarburos, que por Décadas ha sido uno de los Rubros más importantes, en el Desarrollo pues de la Región y de Colombia. Y hay que decir pues, que aunque ya estaba firmado el Tramo entre Puerto Gaitán y Puerto Arimena, estamos hablando de alrededor de setenta (70) kilómetros: Curiosamente la ANI, de un momento a otro, dijo que no había Recursos, pues, para terminar esa Obra y los Llaneros vimos pues, que solamente se Pavimentó un Tramo muy pequeño, que va desde Gaitán hasta el Alto de Neblinas, alrededor de siete (7) kilómetros y en definitiva ésta Obra, pues obviamente quedó sin Recursos.

Aunado a todo lo que dice el Doctor Didier y a las Experiencias que vivió y en donde pues ya tenemos muchas Lecciones aprendidas, sobre Empresas Multinacionales e inclusive: Asiáticos haciendo Proyectos de Inversión, allá en la Orinoquía, pues nos parece muy importante, Doctor Andrade y muy relevante, pues, para la Región, para el País: Ver qué va a pasar con esa Vía, que estamos hablando solamente de setenta (70) kilómetros, entendíamos pues que era una APP y entendíamos pues que hubo dos (2) Peajes, que en su momento se intentó subir y después la Comunidad, digamos, que se paró y dijo pues que no iba a dar la menor opción, de que se subieran esos Peajes, en el entendido pues de que estábamos hablando de un Tramo muy pequeño y con dos (2) Peajes que efectivamente, pues lesionaban a todos los Habitantes, tanto de Puerto López como de Puerto Gaitán.

Y adicionalmente a eso, pues ver que nos cuenten, cómo avanza el Tema de la Doble Calzada, entre Acacias y Villavicencio, también entendiendo pues, que hubo unos Recortes



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

ahí importantes; “pero sí con el firme Convencimiento pues, de que esa Zona del País, es el Futuro Agrícola, vuelvo y reitero, no solamente de Colombia, sino del Mundo”; los Países Asiáticos producen el cuarenta por ciento (40%) de lo que consumen y en ese orden de ideas, lo que se espera es que éstos Países de Occidente: Nosotros, sirvamos como una Despensa, no solamente para ellos, sino para la propia: “Entonces importante saber, porque aunado al Crecimiento del País, pues obviamente tendremos que ver por dónde van a salir nuestros Productos, cómo va a ser el Tema de las Vías y sobre todo a inmediato plazo”; en donde vemos, que la Sociedad se está alzando contra la explotación petrolera y demás, pues tendríamos que mirar si el Tema va a ser por el Agro y hacia dónde lo vamos a encaminar.

Entonces: Básicamente ese es el Tema, Presidente y quisiera pues que nos hicieran precisión frente a el Tema de las Vías en el Meta.

Muy amable Usted Presidente y gracias.

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Tiene la palabra, doctor Luís Horacio Gallón.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO:

Gracias Señora Secretaria. Primero, pues ese es un Tema fundamental y de moda en los últimos tiempos: El Tema del Transporte en nuestro País. Lamentablemente lo vienen comparando con Países de Latinoamérica, que han desarrollado una Infraestructura Vial, como lo decía hoy el Compañero Euler Aldemar, de una manera más acelerada y según algunos Estudios, de una manera mucho más Económica.

Yo todavía recuerdo hace ocho (8) o diez (10) años, cuando se iniciaron las Construcciones, donde eran las Licitaciones para las Dobles Calzadas en éste País: Cómo se decidía y se hacía una parafernalia inmensa, para adjudicar esos Contratos, que eran con una total Transparencia en su momento, que los transmitían por Televisión y que uno veía en su momento al Presidente de la República, al Ministro de Transporte, a todo el Mundo: Hablando de que eso era cero (0) corrupción y después de ocho (8) o diez (10) años o tristeza, después de que les estaban echando toda el agua sucia, a los Temas de corrupción, a las Provincias, a las Regiones, a los Municipios, a los Alcaldes y a los Concejales, vemos que la peor corrupción, se da en el Gobierno Central, lamentablemente: El Tema de



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Odebrecht, el Tema de Reficar, el Tema de Interbolsa, no es firmado por ningún Alcalde, de ningún Municipio, de Quinta (5ª), de Sexta (6ª), de Cuarta Categoría (4ª).

Esos son los Recursos que se han perdido, de una manera importante en nuestro País y que lamentablemente vemos cómo en el Congreso, en todos los Debates, buscan la corrupción por donde menos existe; “porque éstos Municipios son Vigilados por la Contraloría y por la Procuraduría y sin ninguna contemplación”; porque cuando decía el Ex Procurador General - Ordóñez, que en seis (6) años que él llevaba, yo recuerdo: Había sancionado seiscientos (600) Alcaldes; es, porque la Procuraduría está encima de todo lo que tiene que ver con la Contratación y con la Actuación de éstos Alcaldes.

Entonces, eso nos lleva a colación simplemente, Doctor ANDRADE y Doctor DIMITRI, para Consultar si nosotros, con lo que se ha venido haciendo y con lo que ya se Consultó, vamos a estar inmunes a todos esos Problemas. “Porque hoy, el País lamentablemente no se ha desarrollado, es por los problemas de corrupción, lamentablemente”.

¿Y Qué debemos hacer nosotros en el Tema de Transporte?, para que esto no vuelva a estar de moda, como lo ha sido en los últimos días y en donde nosotros como Congresistas, ya nos da miedo ir a un Ministerio: “Porque si vamos a gestionar una Obra y por x o y motivo, esa Obra fracasó o tuvo algún inconveniente”; inmediatamente la Corte Suprema va a venir a investigar y a revisar: “Cuáles fueron los Congresistas que estuvieron en esos Ministerios”. *“Entonces ya a uno hasta miedo le da, ir a un Instituto Descentralizado o a un Ministerio, porque está en el ojo del huracán; porque estamos buscando los culpables, creo yo que en donde no son”.*

En una intervención del Director de INVÍAS, me decía: “Es que en los Municipios se presentan dos (2) o tres (3) Oferentes para una Licitación” y yo le decía: “Mire en Odebrecht, yo apuesto a que se hicieron Consorcios con veinte (20), treinta (30) Empresas y yo lo veía por Televisión y eso era totalmente Transparente y miren lo que pasó”.

Entonces en esos Temas, el País ya está cansado y nosotros necesitamos o una Legislación que sea realmente estricta con el Tema de la corrupción; pero que la estemos buscando donde realmente está afectando y nos está afectando en el País, no única y exclusivamente buscando en los Concejos, en los Alcaldes, de los Municipios más pequeños de nuestro País.

Lo segundo en el Tema de Vías: Doctor Luís Fernando Andrade, hay una Problemática en el Urabá Antioqueño. Usted sabe que allá se piensan instalar dos (2) o tres (3) Peajes, que a



éstos Peajes la Comunidad, yo digo que en un noventa y cinco (95%) por ciento, se han venido oponiendo al Sector donde están ubicados, la mayoría, que hoy día van en un porcentaje alto de Construcción y que Ustedes estuvieron hace quince (15) días haciendo una Reunión, donde todavía no hay como la satisfacción, por parte de la Comunidad.

Ellos dicen: “Nosotros sí queremos tener”; “al inicio era no Peajes en el Urabá”; ya hay uno (1) y ellos proponen unas Condiciones al Inicio y a la Salida del Urabá, como se hace en casi todos los Departamentos: De un (1) Peaje al Ingreso y otro a la Salida y ellos quieren algo parecido, entonces: ¿Sí han venido analizando o ya ese Tema de los Peajes en Urabá, está decidido?; “porque el Tema Financiero es delicado”; “pero ésta es una Región que con los dos (2) Puertos que se van a construir, que ya tienen Licencia Ambiental, que ya se puso la primera piedra en Puerto Pisisí, el 12 de Mayo, en la semana anterior, va a tener mucho más flujo de Vehículos”; “que yo tengo la certeza de que no están Calculados en la Concesión”; porque cuando eso no está o no están, están apenas pronosticados los Puertos; “pero no se tenía la certeza de que se iban a construir, entonces, a ver si se pueden tener en cuenta éstos Flujos Vehiculares futuros, para éste Tema”.

Quería preguntarle Doctor DIMITRI: ¿Por qué en el Tema Férreo no se tuvo en cuenta a Antioquia? El Gobernador de Antioquia sabe que en el Plan de Desarrollo, se propone habilitar nuevamente la Vía Férrea que pasa por nuestro Departamento y él, está buscando unos Flujos futuros de ir fluctuando, para empezar con el Primer Tramo, que es el de Amagá hasta Barbosa y qué posibilidades hay de que incluyan al Departamento; porque nosotros nos hemos dedicado últimamente, casi que a Construir las Obras, de pronto del Departamento y miren: Están las Vías 4G para el Urabá y el Departamento y el Municipio de Medellín, tienen que pagar el Túnel del Toyo, que vale más de: Uno punto cinco (\$ 1'500.000'000.000,00) billones.

“Cuando construimos el Metro de Medellín”, hace muchos años: A todo el mundo por el canal concreto, le entregan el setenta por ciento (70%) y al Departamento de Antioquia, le financiaron el Cuarenta por ciento (40%) y nosotros hemos tenido que incurrir en el Sesenta por ciento (60%), que todavía lo estamos pagando y gracias a Dios, tenemos la delantera y lo hicimos - ¿cierto?, con todas las dificultades económicas que hoy tenemos en las Vías, porque tenemos pignorada la Sobretasa a la gasolina en la Ciudad de Medellín y en gran parte del Departamento, por pagar lo del Metro de Medellín; pero que no nos sigan castigando.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Miren: Lo mismo que decía el Doctor Álvaro Hernán Prada: Muchos Temas de las Vías, que se están Construyendo en el Departamento de Antioquia, no son un Doble Carril, sino que son Vías Amplias; pero en una decisión que tomó el INVÍAS, el Ministerio de Transporte y el Gobernador anterior, es una mala decisión; porque es un Departamento que va creciendo, que vamos a tener por los Puertos de Urabá, el Ingreso y la Salida del Veinticinco - del Treinta por ciento (30%) de la Carga de nuestro País: Porque es el Puerto más cercano al interior del País. ¿Cómo es posible que tengamos Carreteras anchas y no Dobles calzadas? - ¿Cierto? -

Entonces eso son como Temas importantes y realmente decirles: “Que nosotros lo que queremos es que no tengamos absolutamente nada de corrupción en éste Tema de las Vías Nuevas”: Éstas Nuevas Concesiones; que se reducen esas Concesiones con los flujos de vehículos; que se analice cada vez que se lleve una Evaluación de éstos Flujos, porque yo no entiendo cómo hoy los Banqueros de nuestro País, cómo las Empresas, cómo los Empresarios, que no se dedicaron a la Construcción, hoy todos en éste País, quieren ser Concesionarios de Vías; algo tiene que haber en el Negocio, demasiado importante, que todo el mundo quiere, tiene que ser Concesionario. ¿No estamos revisando bien? - O es que les estamos dejando toda la plata a esos Concesionarios y estamos perjudicados es los Colombianos, porque no tenemos las Vías en buen estado o la mejores Vías.

“Y el otro Tema que yo quería Doctor DIMITRI, es, que nos ayude”: Hoy hay unas Rutas de Transporte en nuestro País, entregadas a unas Empresas de Transporte Público, Intermunicipales, Interdepartamentales y Nacionales; “pero esto es un Monopolio que éstas Empresas, Doctor Dimitri, en muchas ocasiones no prestan un buen servicio a la Comunidad”.

La Comunidad está inquieta y, sin embargo, no se le pueden sancionar, no se pueden castigar, porque a pesar de todas las quejas de la Comunidad, hay un superpoder de éstas Empresas de Transporte, que no dejan ni siquiera ingresar a otras Empresas, para que presten un mejor servicio a la Comunidad.

Entonces es Revisar si la Norma es así tan estricta, que no puede ingresar ninguna Empresa de Transporte, a prestar el Servicio Público de Pasajeros y de Carga en nuestro País.

“Muchas Gracias Señora Secretaria”.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:

Tiene el uso de la palabra, Representante Oscar Sánchez.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN, Vicepresidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Gracias Señora Secretaria. Muy buenos días. Cordial saludo al Doctor Dimitri y al Doctor Andrade.

“Hemos revisado cada una de las Respuestas, que Ustedes han dado al Cuestionario y que nosotros revisamos en Región”.

El Tema de Cundinamarca, donde se han venido haciendo Obras al Nivel de Vías o Carreteras, adecuadas Todo-Terreno, que denominó el Gobierno y también las Concesiones que cruzan a algunos Municipios de nuestro Departamento. Yo tengo varias dudas, Doctor Andrade, respecto a varias Concesiones que se están llevando en nuestro Departamento y quisiera dejárselas plasmadas y una Solicitud expresa, hacia el Occidente de Cundinamarca.

La Primera Variante debería ser la del Tramo Ruta del Sol - Sector Uno (1); pero conocemos que es del Municipio de Villeta, al Municipio de Guaduas, que aspiramos que ese Tramo, jurídicamente, salga adelante, para que podamos mejorar la Movilidad, no solamente de la Región, sino en el País, en ese Sector, porque es uno de los Ingresos grandes que tiene, a Nivel de Movilidad y de Carga Pesada en nuestra Capital. Se ha venido pues, no suspendiendo, sino atrasando la Creación de éste Tramo, que sí va a Solucionarnos a Nivel Interno o a Nivel de nuestro Departamento: La Movilidad.

La Segunda de ellas, que viene en Ejecución, que el Gobierno tiene un buen Porcentaje de Ejecución, que es la de Girardot – Honda - Puerto Salgar, que se ha venido trabajando y que hoy en día nos muestra, por lo menos: Trabajos de Obra en el Sector.

Tenemos una gran preocupación: Que la Pregunta es si se dan esos hechos en el Sector, los Temas de la Perimetral de Oriente de Cundinamarca, a la altura de Choachí – Fómeque, con la unidad de los Predios, que habría algunos Propietarios inconformes con todo el Proceso, que se estaba llevando por parte de la compra y ocupación de éstos Terrenos, muchos de ellos, donde el Propietario que no estaba de acuerdo con el Reconocimiento Económico, que en su momento se ha venido y que se le estaba haciendo a esos Predios.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Y es bien importante, porque el Trayecto de la Vía que conduce a Villavicencio, pues va a mejorar muchísimo, no solamente la Movilidad del Oriente, sino también de Bogotá y por supuesto que debo recalcar, en la Concesión Fontibón - Facatativá – Los Alpes: “Ésta Concesión ha venido avanzando, tenemos que reconocerlo y después de veinticinco (25) años, nuestro Municipio de Facatativá”, por decir: “Una Doble Calzada y Usted conoce a la altura de Cartagenita, que es el Ingreso al Municipio de Facatativá”; “pero ahí es en donde viene el inconformismo de la Comunidad, porque esa Doble Calzada, que va a llegar a la altura de Cartagenita, está generando por supuesto un embudo y el trancón que Ustedes conocen en la Vía, puede llegar hasta la altura del Peaje del Corzo y en muchas veces, hasta el Municipio de Madrid” - “La Solución”: La amplia anchura de éstos mismos, la han verificado en Terreno y en su momento el Vicepresidente, lo presentó. Y en toda esta Estructura que Ustedes están proyectando desde Girardot - Zipaquirá, de atraer a Subachoque - Rosal – Facatativá, hay lugar a una Vía abierta a la altura de la Ruta del Sol: Que esa sería una de las Soluciones que nos podrían dar como Variante, al Municipio de Facatativá y darnos Solución a esa Movilidad y a ese gran Taco que se hace al ingresar a nuestros Municipios, en las horas pico y últimamente, casi a diario, en todo momento, porque la Vía se está acabando, la Vía está quedando lejos de la Movilidad, pero por razón Técnica, pues va a llegar a un envío, que no vamos a poder resolver.

Pero hay otra Solución: Se la presentamos al Doctor Carlos García en su momento, quien visitó también la Zona, la conoce, donde el Estado compra unos Predios a la Altura de Cartagenita, al llegar al Perímetro Urbano de Facatativá. “Que en su momento, el Gobierno lo manifestaba, que era la Variante” y que no es la Variante; puede ser una Solución Interna a la Movilidad del Municipio de Facatativá; pero la Variante Regional, hoy, afortunadamente el Gobierno ha tenido conciencia clara, de que no es la Variante; pero esa sí es una Solución Interna, que se podría dar a la Movilidad del Municipio: Un Municipio superior a los Ciento cincuenta (150.000) mil habitantes, donde aproximadamente el Cuarenta (40%) por ciento, tienen relación directa y diaria, con la Ciudad Capital.

Quedarían dos (2) o tres (3) Predios, Doctor Dimitri, por encontrar, para proveer ya el Proyecto; son aproximadamente, si la memoria me funciona: Tres Kilómetros – Tres Kilómetros (3) que podrían darle la Solución, a ese Trancón que se genera al ingreso del Casco Urbano de la Ciudad y le va a desembocar a un Punto que se llama: El Barrio Chicó, donde vuelve a empatar a la Doble Calzada interna, que hoy tiene la Vía Nacional: *Esa sería la Solución.*



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Luego lo vienen planteando: El Doctor Carlos García y su Equipo, lo han manifestado: Es una Obra, que en palabras Técnicas, roza alrededor de Diez mil millones de pesos (\$ 10.000'000.000,00); manifestaron ellos, para que se pudiera entrar a cubrir; es una Solicitud que transmitimos, es una necesidad que se tiene, que si a Ustedes les interesa, la han venido trabajando y tocando en Sectores de trabajo; pero que sí aspiramos que esos Predios, en algún momento se le paguen a quien haga la Concesión; que eso Predios, no dependiendo de la petición, no los vayan a destruir; pero si la Concesión va a Construir esos tres (3) kilómetros, pues es decisión principal del Gobierno; pero es una Compra de Predios que en su momento hizo el Estado, si no estoy mal, en Cabeza de INVÍAS, se lo entrega a la Agencia y por supuesto la Agencia, no los ha entregado, porque ese es un Sector o ese es un Tramo, que no va a ser parte de la Variante Regional, que necesita en éste momento, el Occidente de Cundinamarca.

Queremos, Doctor Andrade y Doctor Dimitri: Que nos coloquen ese Punto de enseñanzas de Trabajo, que nos lleve a una Solución; pero téngalo seguro de que le metan el hombro, con la confianza Institucional, que esa Obra se va a terminar a Cartagenita, con los Puntos que se tienen a la altura de Tres Esquinas, a la altura del ingreso a Bojacá y por supuesto a la llegada al Romboy de Cartagenita; pero ahí, se nos puede generar un problema: Hace veinte (20) días o dos (2) meses, los Medios cubrieron la Noticia y plantearon la Obra y a veces me da tristeza, porque muchas veces nosotros, estuvimos alertando: "Alertando a las Instituciones, que a Facatativá fue un Periodista y lo sacaron por Caracol y ahí sí pararon vela".

Yo creo que cuando nosotros transmitimos esos Mensajes que la Comunidad tiene; esa necesidad que se tiene en la Comunidad, por supuesto que se pueda actuar. La Vía que se está haciendo, Facatativá lo sabe: Va en buena ejecución. Anteriormente lo manifestábamos, que debería mejorarse el Cronograma de Trabajo, porque estaba perjudicando cada vez a varios Ciudadanos en la Movilidad; porque eran bastante largos los trancones; pero eso se ha venido mejorando y sobre todo en el cambio de la Obra.

Porque es que el año pasado hubo un Periodo, si la memoria no me tensiona y lo miro entre Julio y Noviembre, que la Obra duró no estancada, pero sí al veinte por ciento (20%) en Ejecución.

Quería llevar esos Temas en la Mesa de Trabajo, *visibles - posibles*, a nombre no solamente de Ciento cincuenta mil (150.000) habitantes de nuestra Región, de nuestro Municipio, sino

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

más de Ochocientos mil (800.000) habitantes de Sabana Occidente y quienes ingresan a Bogotá por éste Corredor: Que demos una Evolución completa y clara a éste Tramo, entre Cartagenita y el Municipio de Facatativá. Gracias Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:

Muchas Gracias Señor Representante. Entonces el último en el uso de la palabra, el Doctor Ciro Rodríguez.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN:

Muchas Gracias Señor Presidente. Saludar muy especialmente al Doctor ANDRADE, al Doctor DIMITRI y a todos los Honorables Representantes.

“Nosotros hemos seguido de cerca la Construcción de éste Plan Maestro de Transporte, que ha sido en su forma, diríamos, una gran apuesta del Gobierno Nacional, por Construir diferentes Módems de Transporte en nuestro País, que los ponemos al Funcionamiento de toda la Sociedad.

Creo que ésta es una Etapa de Planeación, donde logran apuntar en el impacto de la Productividad y Competitividad de nuestro País. Pero vemos que ya en ésta Etapa de Ejecución, Doctor Andrade, de acuerdo a sus Respuestas, vemos unas bajas en ejecución y finalmente nos preocupa, que la gran mayoría de Proyectos están en Fase de Pre-construcción y entonces quisiéramos saber, si aquí, para lograr ésta Ejecución, existen Problemas Estructurales, que no le han permitido tener unas mejores Ejecuciones.

Se han Estructurado, Estudiado, Problemas de Cierre Financiero en estos Proyectos, que hoy los podrían estar viendo abocados a la no continuación de algún Tipo de Proyectos de éstos, si las Consultas con las Comunidades, han tenido muchas dificultades y hay Problemas Ambientales, para lograr sacar adelante ésta Gran Obra de Infraestructura, en nuestro País, que es de Gran Relevancia y de Gran Importancia, especialmente para el Congreso de la República, quien le ha puesto todo el interés y ha hecho las Reformas Legales que se le han exigido y que se le han dado los Recursos necesarios, por el Gobierno Nacional, para que salgan adelante.

De la misma forma, quiero seguir aprovechando su conocimiento en el Tema y cuál va a ser el futuro de la Concesión Ruta del Sol y de la misma forma, de la Concesión del Río



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Magdalena, que son quizás, las Obras más importantes de nuestro País, que son el Eje Estratégico de toda ésta Infraestructura de Transporte, que se le ha presentado a los Colombianos e insistimos en la misma forma: ¿En qué estado se encuentra la Estructuración de la Vía Cúcuta – Ocaña? - “Que se tenga en cuenta un Tramo que no está en la Ruta del Sector, no está dentro de la estructuración de la Vía Cúcuta – Ocaña, como es, la Variante: Ocaña – Rio de Oro”.

Yo creo que no podemos dejar ésta Estructuración, con éstos doce (12) kilómetros por fuera y que ojalá se pueda de una vez, en la Nueva Estructuración que se está haciendo de la Vía Cúcuta – Ocaña, que se pueda incluir éste Tramo de los doce (12) kilómetros, que es Vital para la Movilidad de éstos dos (2) Municipios: Un Municipio del Norte de Santander, como es Ocaña y el otro, Rio de Oro, que es del Cesar y Usted nos pueda decir: “Cómo avanza esta Estructuración y qué expectativa podemos tener los Norte Santandereanos, para que éste Gobierno, pueda generarle ésta gran Noticia, no solo a Norte de Santander, sino al País en general. Muchas Gracias Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:

A Usted Doctor Ciro, muchas Gracias. Vamos a dar espacio a las Respuestas del Doctor Dimitri: Vice Ministro de Transporte y seguidamente al Doctor Luís Fernando Andrade: Presidente – Director de la ANI. Doctor Dimitri: Tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra, Doctor DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA:

Muchas Gracias Presidente. Primero: Agradecer y reconocer el Tono Constructivo que se le ha dado a éste Debate. Yo aquí lo que destaco es un reconocimiento de los esfuerzos y de los avances; pero también un Planteamiento muy serio de las Preocupaciones y de los Problemas, que siguen pendientes por resolver o que son necesarios seguir abordando de forma individual, en cada Región.

Yo creo que esas son las formas en que podemos ir resolviendo Cuellos de Botella y permitiendo que éstos Proyectos avancen y voy a empezar con la intervención, en el mismo Orden que lo hemos tenido hoy, con el Representante DIDIER: Donde yo lo que destaco es, un Llamado a la Ambición, un poco es: Cómo podemos seguir soñando o cómo podemos seguir manteniendo el ritmo al que lo venimos haciendo y yo creo que partimos de que éste es un esfuerzo, lo suficientemente ambicioso: “Éste ha sido el Programa de Inversión más



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

grande en la Historia del País y lo Vemos en Marcha”: Lo Vemos en Marcha, como se concibió, con una Definición Técnica de las Vías y con una Apuesta por acá, del Sector Privado y la Prueba es que el Sector Privado lo creyó: El Sector Privado es el que está aportando los Grandes Recursos al Sector Bancario y eso demuestra que es un Programa Serio, que genera Credibilidad.

El Representante ha hablado, “de cómo entonces ese Crecimiento en Puertos, lo complementamos efectivamente, con un Desarrollo Industrial de Valor Agregado, de cómo, no solo ésta Inversión en Infraestructura, se nos queda en la posibilidad de sacar carbón, petróleo, productos que tradicionalmente hemos hecho y “yo creo que éste es un Proceso que Primero va en la Infraestructura y después va llegando la Empresa” y “la Prueba es que la Costa Caribe nos presenta Crecimientos Superiores al resto del País” y lo que vemos es una Relocalización, llegando Empresas, aprovechando las oportunidades que dejan la mejor Infraestructura.

Y Usted hablaba mucho del Caso de China y yo creo que hay que destacar Dos (2) cosas - Uno: Pues China hoy tiene unos Niveles muy Altos de Inversión en Infraestructura: Nueve por ciento (9%) del PIB; ejecuta muy rápido, pues tiene también unas condiciones poco democráticas para muchas cosas; pero sobre todo lo que hay, es, que también hay un Proceso detrás: Desde los Ochenta (80) viene todo éste Tema de la Revolución y lo que vemos es un Proceso de largo tiempo, que se ha ido consolidando y hay, el caso de Estados Unidos también: “Siempre pensamos en la Red Vial o en las Autopistas de Estados Unidos, como ese Gran Modelo a seguir de Grandes Autopistas por todo el País” y la verdad es: “Que las Autopistas de Estados Unidos, arrancaron en la Década de los Cincuenta (50), cuando el Presidente Dwight Eisenhower, quien había sido General en la Segunda Guerra Mundial, conoció las Autopistas Alemanas: “Hizo un Plan de Autopistas y la última Vía de ese Plan de Autopistas del Presidente Eisenhower, se terminó en 1999” - “Estamos diciendo que son cincuenta (50) años, para llevar a cabo el Gran Plan de Autopistas de Estados Unidos”.

“Aquí lo que les voy decir es, que también tomará tiempo salir de éste atraso; pero vamos en la Dirección correcta, con la Ambición correcta y con los Proyectos andando”.

También hacía el Representante DIDIER, una reflexión sobre cómo hacer una Vía, como la de Puerto Carreño – Puerto Arimena: La Vía de la Altillanura, que no sea dependiendo del Tráfico y Usted hacía una Observación muy ingeniosa y es: “Pues si dependemos del Tráfico,



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

habrá unas Vías que no tienen la demanda y que nunca se van a construir” y “no puede ser que solo la demanda, sea la que defina dónde van las Vías”. En el Proyecto, perdón, ya en la Ley de Reforma Tributaria, logramos incluir un Artículo, que permite el Cobro de Valorización por Proyectos Nacionales.

“Ésta es la Primera Vía a la que le vamos a aplicar esa Metodología, porque es el perfecto ejemplo en que la Vía va a generar una Valorización suficiente a los dueños de los Predios, que es justo que también, parte de la Financiación de esa Vía, la aporten ellos”. “Ese va a ser el primer piloto que está en marcha y hay un Esquema de Asociatividad con Empresas Chinas, para desarrollar también la Vía, que tal vez muy sembrado puede pasar muy por encima”; por eso, “quien ha venido trabajando y generando éste Tipo de Alternativas, ha sido el Doctor Andrade desde la ANLA y creo que también hay ahí, Innovación en la que se está trabajando”.

Frente al Corredor Férreo, tal vez Doctor, Usted hacía referencia al Corredor Férreo de La Dorada - Chiriguaná, de por qué están entrando los Ingleses y que por qué no entran los Chinos. Aquí tratamos de llevar las mejores oportunidades para la Inversión Extranjera y estará llegando quien mayor Interés tenga. Muchas veces los Chinos tienen, – no es un perjuicio nuestro -; pero muchas veces los Chinos tienen una expectativa de tener unas Condiciones preferenciales en los precios, en los Contratos, en los Procesos y la Política del Gobierno es independiente, de qué nacionalidad sean y todas las oportunidades están dadas.

Hemos tenido muchas conversaciones, les hemos abierto las puertas, de hecho, en 4G, tenemos Inversión Española, tenemos Inversión China, tenemos Inversión Austriaca, de Cuarto grado, en fin.

Ahora: “El Comentario con el que cerraba el Representante DIDIER, es, cómo evitamos que éste gran esfuerzo que hacemos hoy, pues no se quede pequeño en unos años” y para eso ha sido un Plan Maestro, el Transporte Intermodal, que precisamente estamos presentando y lo que se hizo fue una Modelación a veinte (20) años, de las necesidades de Transporte y lo que me está diciendo es que a veinte (20) años, es, los siguientes Proyectos que hay que hacer, para evitar que esos cuellos de botella, se nos generen, una vez terminemos con éstos Proyectos.

El Representante EULER MARTÍNEZ, también hacía un reconocimiento sobre el esfuerzo y el Trabajo que se ha hecho y por un poco, él presenta lo que siempre se nos presenta,



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

mucho, cuando vamos a Nariño – al Sur del País y es la comparación con Ecuador y esa comparación creo que no es justa, porque no obliga la foto completa. Si hoy vemos, Ecuador efectivamente hizo una Inversión muy grande en un Boom Petrolero, donde el Estado recibió unos Recursos importantes y los Invirtió directamente en Infraestructura.

El Modelo Colombiano: Pues hagamos unos Esquemas de Asociación Público Privada, que a los Privados en el largo plazo, se les va a pagar por el de Servicio; pues hoy, la situación Fiscal de Colombia, pues saben que tuvimos el mismo Impacto Fiscal o el mismo Impacto en los precios del petróleo y Colombia presenta una situación mucho más comfortable en términos Fiscales; los Proyectos van en marcha y el Ecuador está buscando Concesionar y entregar esas Vías que entregó e incluso los Puertos, que eran tradicionalmente Estatales en Ecuador, está llegando Inversión de Nepal y de diferentes partes del Mundo, para Concesionar esos Puertos.

Entonces: Efectivamente si uno viaja, ve esas diferencias, pero en el mediano plazo, nos podrá demostrar que esta Fórmula fue una Fórmula responsable, de que tendremos una Vías a la Altura de la Región. Ahí hay unas discusiones sobre el Estado de Pasto – Ipiales, que es el Proyecto Pasto – Rumichaca. El Estado de Vinar: Proyecto que con tanto tiempo tuvimos problemas y que está en éste momento en el Consejo de Estado y Pasto - Popayán, que Luís Andrade abordará desde la ANI.

San Francisco – Mocoa: Un Proyecto importantísimo, para darle esa llegada a Nariño, sobre todo, hace otro acceso a Ecuador, por San Miguel – Santana, pero sobretodo, conectarse con el Centro del País, por el Valle del Río Magdalena: “Ese es un Proyecto al que le se le han invertido Cuatrocientos setenta: Es un Contrato de Cuatrocientos setenta mil (\$ 470.000’000.000,00) millones, que en su parte media tuvo que rediseñarse completamente, con unos Viaductos que tienen paso por el Parque Natural, con unos Viaductos con Túneles y lo que se ha destinado es que ese Rediseño, que se requirió por Asuntos Ambientales, hace que el Proyecto cueste: Uno punto cuatro billones (\$ 1’400.000’000.000,00) de pesos adicionales. Lo que estamos trabajando en la Ley de Adición, después de Recursos Adicionales, sobre todo para terminar las Obras que están empezadas: Hay que proteger lo que ya se hizo y es un Proyecto que, a Largo Plazo, se tiene que ir construyendo.

Aeropuerto de Ipiales: Se hizo Inversión muy grande en la Pista: Es una Pista de mil quinientos (1.500) metros con Veintiséis mil (\$ 26.000’000.000, 00) millones, que fueron



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Invertidos y la Pregunta es: ¿Cómo podemos potencializar ese Aeropuerto? - Y yo creo que ahí hay dos (2) formas de hacerlo: Una que la estamos haciendo, que es: Cómo hacemos que las Aerolíneas empiecen a utilizar a Ipiales como un JOB y tenemos la buena noticia, que ante el Cierre del Aeropuerto Tulcán: Ecuador y Colombia han acordado que Ipiales pueda ofrecer esos Servicios Binacionales y estamos en Conversaciones con Avianca, tratando que alguna Ruta pare en Ipiales: Bogotá – Ipiales – Quito; Bogotá - Ipiales – Guachaquí, para que capturen la demanda de ambos Países en el caso Ipiales. Nos Falta invertir en la Terminal, que solo pues también tenemos bien identificados, hicimos una gran Inversión en la Pista y sigue una Inversión en la Terminal, que estamos todavía identificando: Cómo la podemos hacer; pero creo que esas son las dos (2) Líneas en las que hay que trabajar, en el caso de Ipiales.

Representante Álvaro Prada, esta discusión la hemos tenido varias veces, de forma muy respetuosa y es, en cuanto a la Inversión en el Departamento del Huila y, yo trato de no meterme en comparaciones dentro de lo uno y de lo otro”, porque el País lo que nos demuestra es que viene creciendo, que cada año es mejor, que cada año tiene más capacidad de Invertir y hablábamos en un Foro, efectivamente de unos Proyectos, que saliendo del Gobierno Uribe, hay otros Proyectos que se priorizaron con el Gobierno Santos; por ejemplo, la Región allá priorizó: Popayán – Totoró - Inzá - La Plata y se le han invertido: 307 mil millones.

Colombia – La Uribe: Pues viene un Contrato del 2009, que se estuvo ejecutando hasta el año pasado, por 194 mil millones, con participación del Ejército; pero también se está invirtiendo en un nuevo Circuito Turístico: Santa Agustín – Pitalito, por 69 mil millones.

En Belén – La Plata, estamos en la Ley de Adición, precisamente con el Ministerio de Hacienda, discutiendo los Recursos Adicionales y entendiendo pues, que todos compartimos ese Potencial Agro Industrial que tienen el Huila y el Tolima y la importancia de salir al Pacífico: Con la posibilidad de exportar, de llevar en Cadena de Frío todos esos Productos; pues estamos en Ejecuciones duras, para el cruce de la Cordillera Central, por 21 mil millones, en los cuales nos ha arrojado dos (2) alternativas, como son: El Túnel de dieciocho (18) kilómetros y otra que es una Ferro Pista, que se va a presentar a la ANLA, para terminar éste año los Estudios y, en total lo que busca en Inversión el Departamento, ha venido creciendo.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

En el acta pasada, 305 mil millones es la cifra que tenemos identificada en Proyectos de Transporte y en lo que llevamos en el Gobierno de Santos: 2.2 billones de pesos, en Proyectos de Transporte: Cinco punto seis (5.6) veces.

Ellos saben que éstas discusiones son difíciles, que las necesidades siempre son mayores a lo que se puede ofrecer; pero lo que vemos es un incremento en la Inversión y una apuesta en el Tema de la Conectividad de esa Región y ahorita también, pues entran en detalle: Mocoa – Neiva y Neiva - Girardot: Dos (2) Concesiones importantísimas para ése Departamento.

Vías Terciarias: También hablaba el Representante Prada y la Representante Lina, sobre Recursos; pero lo que ya llevamos en el Gobierno invertido, son: 3.2 billones de pesos para Vías Terciarias y nunca el País había invertido eso en Vías Terciarias; por supuesto, el estado de las Vías Terciarias no es el mejor: Tenemos Ciento cuarenta y cuatro mil (144.000) kilómetros para atender, para los cuales, 3.2 billones de pesos, no son suficientes.

La Misión Nacional estimó que se necesitaban entre Cuarenta y Sesenta billones en Vías Terciarias y éste Gobierno, es el que más ha invertido en Vías Terciarias, en la historia. Por supuesto hay un esfuerzo grande, que es: Invertir los Recursos en Ciencia y Tecnología: Uno punto tres billones de pesos en éstos dos (2) últimos años, para seguir avanzando en ese esfuerzo y con ese esfuerzo: Mejorar las Vías Terciarias.

También la Representante Lina, preguntaba en qué va eso, Tuvimos Acto Legislativo, el Representante Prada, también nos acompañó en ese debate en Comisión Primera (I), donde se aprobó en Primer Debate, ese Proyecto, que permitiría destinar los Recursos acumulados hasta el 2016, en Vías Terciarias.

Representante Deluque, también nos hizo una Referencia sobre la Concesión Cesar – Guajira, que creo que el doctor Andrade también puede mencionarla en un momento y el Representante Sierra, sobre la discusión de la Malla Vial del Meta y los nuevos alcances que también le voy a dejar al doctor Andrade, para que nos cuente en qué va esa Discusión.

Para ir cerrando, Representante Sánchez, sobre el Tema de Facatativá, también hay un buen espacio, para que el doctor Andrade nos cuente, la Concesión cómo va a manejar esas Inversiones, esos tramos a que Usted hace referencia; al igual que el Doctor Ciro, que hablaba sobre el Norte de Santander: El Río Magdalena, Ocaña - Gamarra, de los Proyectos que están en marcha.

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

Y voy a cerrar con las preocupaciones del Representante Gallón, en temas de Corrupción. Y eso está aquí y hemos hablado de todo y creo que es bueno cerrar con éste Tema. Y yo comparto con el Representante Gallón, la visión de Estado; pero no voy a generalizar; “que ya se volvió un pecado a un Congresista, a un Representante, pues gestionar e impulsar Proyectos que son beneficiosos para sus Regiones”: *Eso es parte de la Naturaleza de la Representación Política de la Región* y en ese sentido, lo que queremos es transmitirles, que, en el Sector Transporte, no hay duda de la Transparencia con la que se han Ejecutado estos Grandes Proyectos que hemos presentado hoy.

En el caso del Ministerio de Transporte, tenemos Pliegos Tipo, que hemos sacado con el INVÍAS. Urna de Cristal: Todos los Procesos se dan con todos los Requisitos de Transparencia, de Publicidad. Pactos de Transparencia: Doscientos setenta y siete (277) Alcaldes y Veintinueve (29) Gobernadores han firmado Pactos de Transparencia con el Ministerio de Transporte, el INVÍAS y la ANI, garantizando que, si no se cumplen los Requisitos, no hay Cofinanciación.

POLÍGRAFO: Sesenta y dos (62) Altos Directivos del Sector Transporte, mueven el Polígrafo, donde nos ha permitido tener un mejor Conocimiento y Seguimiento de la Capacidad y de la Disposición de los Funcionarios.

PLIEGOS ÚNICOS: Los Pliegos Únicos es un Tema que nos está permitiendo generar la Competencia y la Transparencia y les voy a dar un ejemplo: En la ANI, hubo Ciento cincuenta (150) Oferentes para Veintiún (21) Concesiones.

CONTRATO G: Cincuenta y ocho (58) Ponentes para Veinte (20) Proyectos.

En Vías para la Equidad de INVÍAS: Mil novecientos catorce (1.914) Oferentes para Cuarenta y ocho (48) Licitaciones.

En la AEROCIVIL: Setecientos once (711) Oferentes, para Doce (12) Procesos.

Y lo que vemos es una Competencia que demuestra que no hay Procesos amañados, que se están generando las Condiciones para incrementar la Participación y la Transparencia. Por último, cerrar éste tema de ésta Intervención, precisamente con un Llamado de Agradecimiento al Congreso, que nos está apoyando en el Trámite de un Proyecto de Ley a la Reforma de la Ley 80, que precisamente lo que queremos es éstas buenas prácticas del Sector: *Institucionalizarlas*. Pliegos Tipo. Tener dos Sobres. Mecanismos de Publicidad. Una cantidad de medidas que nos van a garantizar, que éstos esfuerzos que hacemos se



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

mantengan en el tiempo e invitar por supuesto a la Cámara, para que nos siga acompañando, una vez pasemos a Cámara con éste Proyecto de Ley, para seguir garantizándole a los colombianos, que lo que estamos haciendo, no solo es muy ambicioso, sino que también, lo estamos haciendo bien.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:

Sigue con la palabra, Doctor Andrade: Siga por favor.

Hace uso de la palabra, Doctor LUÍS FERNANDO ANDRADE MORENO, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura – ANI:

Bueno: Muchas Gracias Representante. Yo quisiera arrancar con el desafío que usted nos puso, Representante Didier, de pensar en grande. ¡El País nunca había pensado en grande! Y gracias a que pensamos en grande, es que hemos podido avanzar lo que hemos avanzado y gracias a eso es, que de 3 billones de pesos en Inversión Privada en el 2011, pasamos al Seis y medio (6,5) y que esperamos se estabilice en alrededor de 9 o 10 billones de pesos, de aquí al 2021, en función de todo lo que hemos Contratado: Gracias a ello es que hemos podido hacer todas esas Dobles Calzadas que yo le mencionaba y las que vienen.

Ahora, en un País que por tanto tiempo no tuvo ambición, que por tanto tiempo no priorizó la Infraestructura, de recuperar el rezague en Carreteras; porque como les comentaba, en Puertos y en Aeropuertos vamos bastante bien y va a tomar mucho y mucho tiempo y voy a referirles tres (3) cosas fundamentales, para cerrar ese rezague.

Primero: Recursos Públicos. Nosotros hacemos milagros en el Ministerio de Transporte, con los Recursos Públicos que se nos asignan; pero la Asignación de Recursos Públicos es bastante modesta y sin Recursos Públicos, del Presupuesto Nacional, pues es poco lo que se puede hacer y ¿qué se puede hacer?: Pues lo que se otorga, más lo que podamos hacer Vía Peajes, que es precisamente lo que nos está permitiendo hacer éste Gran Programa y ahí es muy importante el apoyo y es muy importante que seamos Consecuentes: Porque todos los Peajes que se están colocando, generan un Costo inferior al Beneficio que se obtiene: Eso lo hemos calculado técnicamente.

En términos generales, lo que hemos visto nosotros es, que los beneficios que se obtienen, en reducción del uso gasolina, en reducción de tiempo, en reducción de repuestos, son más



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

del doble, del Peaje que se está poniendo. Entonces. Necesitamos Recursos Públicos, necesitamos los Peajes y necesitamos el Apoyo de las Comunidades.

Aquí nos preguntaba el Representante Ciro Rodríguez, sobre si tenemos Problemas Estructurales, si lo que ha Aprobado el Congreso de la República, no ha sido suficiente y desafortunadamente sí tenemos un Tema Estructural, en lo que tiene que ver con las Consultas Previas.

Y bueno, un poco ya respondiendo una por una, por ejemplo: Senador – Representante Didier, nosotros hemos hecho Proyecciones de Peajes, dentro del Plan Maestro de Transporte y dentro de cada una de las Concesiones, para determinar dónde se necesitan Calzadas Sencillas, Amplias, dónde Dobles Calzadas y dónde Terceros Carriles *y en función de eso es que se define*: Si la Vía necesita una Doble Calzada o no la necesita y si vemos se está pensando en el Tercer Carril; *esto varía mucho por la Topografía*; varía mucho por varios Factores; pero digamos que en términos generales, nosotros podemos manejar con unas muy buenas Calzadas Sencillas, con Bermas y buenas Curvas, hasta Siete mil (7.000) Vehículos día y podemos manejar con dos (2) Carriles en cada sentido, hasta Veinticinco (25.000) mil Vehículos día.

Realmente el Tercer Carril solo viene a ser necesario, cuando pasamos de los Veinticinco mil (25.000) Vehículos día; en Colombia, inclusive con las Proyecciones a veinte (20) años, que hicimos en las Concesiones, son muy pocos los Sectores que tienen más de Veinticinco mil (25.000) Vehículos día: *Poquísimos* y son por eso, que a las entradas de las Ciudades, donde efectivamente se necesitan más Carriles; por ejemplo aquí en Bogotá en la Autopista Norte; por ejemplo aquí en Bogotá en lo que es la entrada por Girardot, etcétera.

Pero en las Vías Nacionales Interurbanas, nosotros no Proyectamos, que se necesiten Terceros Carriles en los siguientes Veinte (20) años, una vez salimos del Área Metropolitana y por eso tampoco necesitamos, Dobles Calzadas en todo el Territorio Nacional, o sea, la gran Mayoría de las Vías, por ejemplo en el Orden Nacional, tienen menos de Cinco mil (5.000) Vehículos día: Allí no se necesita tener una Doble Calzada, para mantener una Velocidad promedio entre Sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora.

Pues Nosotros sí hemos tomado en consideración y no hay ese Riesgo. No hay ese Riesgo de que las Concesiones que hemos Contratado en Doble Calzada, se queden pequeñas y no puedan Operar. Ahora, ya Proyectos Específicos en Nariño y sus preocupaciones las comparto: Las comparto en la importancia de sacar adelante, por ejemplo: Todo el Proyecto

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

de Pasto – Popayán; todo el Proyecto de Pasto – Mocoa; la Reactivación del Puerto de Tumaco; pero también necesitamos ayuda de las Comunidades.

Fíjense por ejemplo en el Proyecto de Ipiales a Pasto, ese es un Proyecto que la Región pidió, es un Proyecto que lo diseñamos de la mano de la Región y en la ANI tuvimos Reuniones con Grupos de Parlamentarios, en los últimos cuatro (4) años, para el Diseño de las Vías, cada tres (3) meses, más o menos y qué ocurrió. Una vez adjudicada la Vía, con todo el Presupuesto Asignado, surgieron las Consultas Previas.

Consultas que no habían sido identificadas en el Proceso de Estructuración, pero que los Jueces nos dijeron que las teníamos que hacer, entonces: Estamos en ese Proceso y qué hemos encontrado: Las Comunidades que hay entre Pasto y Pedregal, están colaborando de muy buena fe en las Consultas y muy probablemente las vamos a terminar en un uno (1) - dos (2) meses y vamos a poder arrancar la Construcción de la Doble Calzada entre Pasto y Pedregal, sin ningún inconveniente; pero desafortunadamente en la Zona de Ipiales, hemos tenido un gran Inconformidad por parte de las Comunidades Indígenas, en la Zona: Con Relación a la Vía, con relación al Peaje, que están poniendo en riesgo, que se lleve a cabo la Doble Calzada entre Pedregal e Ipiales. Y aquí pues todo mundo tiene que poner, ¿NO?, el Estado Colombiano está poniendo más de 2 billones de pesos para la Construcción de esa Vía. Hay un Peaje y había que colocar un Peaje Adicional. Si no es posible por las Condiciones Sociales y Políticas de la Región, poner el Peaje Adicional, pues toca recortar el Alcance en la Zona de Ipiales.

Entonces sería una tristeza que eso ocurriera, especialmente después de éste Largo recorrido que hemos tenido, para poder garantizar esa Vía tan Competitiva para el País y Yo les comento una cosa sobre el Ecuador, porque yo he estado allí y he visto el Desarrollo de las Vías en el Ecuador y lo comentaba también el Viceministro. Allí se utilizaron las Reservas que generó el Petróleo, para hacer éstos Grandes Proyectos.

Hoy están teniendo dificultades, porque ya no tienen esos Recursos; ya no tienen como hacerlo; pero allá hay una imagen bastante grande, entre lo que es la Representación Política, lo que son las Comunidades Indígenas y el Gobierno Nacional y allá no se presentan éste Tipo de Problemas, entonces: Eso de que uno discute por cuatro (4) años, de cómo debe ser un Proyecto, hace una Licitación, que consigue los Fondos y luego una Comunidad lo bloquea, eso, no pasa en el Ecuador y ese es uno de los Temas que está pasando aquí en Colombia. Entonces tenemos que encontrar la forma de mejorar ese Diálogo y de



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

asegurarnos que el interés general. El Interés General de Ser Competitivos, en todo el Departamento de Nariño, en Ipiales, en Pedregal y en Pasto, de alguna manera se concilia con el interés de algunos particulares; eso es muy importante.

Y tiene que ver también ese Problema y aquí estuvo el Representante DELUQUE, hablando sobre la Vía Cesar – Guajira; también fue un Proyecto ampliamente discutido con todo el mundo y una vez comenzó la implantación del Proyecto, pues surgieron las Tutelas, surgieron las Consultas Previas y estamos en Riesgo también, de que ese Proyecto no se pueda llevar a cabo.

Entonces yo les diría lo siguiente: En términos de 4G y a la Pregunta del Representante Ciro, el Tema Ambiental va muy bien, todo lo que tiene que ver con Compensaciones Ambientales, con Licencias Ambientales, etcétera, está funcionando bastante bien, inclusive, todo el Tema de Compra de Predios, que había sido un Problema en el pasado, le está yendo bastante bien y tampoco está obstaculizando el Desarrollo de las Vías.

Pero sí tenemos algunas Regiones en el País, como lo es el Sur del País y como lo es La Guajira, donde desafortunadamente las Comunidades no están viendo el valor en los Proyectos y estamos sufriendo grandes retrasos y pues yo esperaría, que haya una reconsideración por parte de los Liderazgos Comunitarios, de los Liderazgos Políticos, para que eso no pase; porque si no, lo que ya es una Diferencia Regional marcada, en la condición de Competitividad, por ejemplo: De Cundinamarca, de Antioquia, de Santander o del Eje Cafetero, con relación a las Zonas en el Sur y en La Guajira. Si no podemos Construir la Infraestructura, el Problema se va a agravar, no se va a mejorar, entonces necesitamos tener Conciencia de eso, porque ese es un Proyecto, por ejemplo, que es Clave para la Competitividad de la Región y si no lo podemos llevar a cabo, pues sería la verdad, una tristeza.

Con relación al Tema de Pasto – Popayán: Tanto el Presidente de la República, como el antiguo Vicepresidente, dijeron en su momento: Que tan pronto tuviéramos Apropiaciones Adicionales de Recursos Públicos, ese sería el Primer Proyecto y esa Prioridad se mantiene; sin embargo, esa Apropiación no se ha dado por parte del Congreso de la República, ni del Ministerio de Hacienda, por las dificultades Fiscales que atraviesa el País.

El otro Tema que tiene que ver con la ANI, es el Puerto de Tumaco: La actual Concesión está terminando; estamos en el Proceso de establecer una Nueva Concesión y hay un



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Compromiso de hacer una Inversiones muy significativas en ese Puerto y esperamos tenerles buenas Noticias en ese sentido, muy pronto.

Bueno, en el Tema del Huila, pues ahí habló bastante el Viceministro y simplemente quisiera decir que ya las Concesiones entre Neiva y Mocoa: Arrancaron y entre Neiva y Girardot: Arrancaron y tendremos Doble Calzada: Entre Neiva y Campoalegre, que es exactamente esa Zona, la que tiene el Potencial de tener más de Siete (7.000) mil Vehículos Día; que hoy por cierto, solo tiene Cuatro (4.000) mil; pero estamos mirando hacia el futuro y lo mismo entre Neiva y Aipe: En lo que es, pues la Zona del Huila.

En los demás Corredores, el Tráfico es muy inferior a ese Límite y está Proyectado a que sea bastante inferior y ahí la Prioridad es, mejorar la Geometría de la Vía y mejorar las Zonas inestables, como, por ejemplo, usted menciona: El Área de Pericongo, en asegurarnos que construimos una Vía a Prueba de Derrumbes y una Vía que tenga las Bermas que nos permitan avanzar.

Tuvimos un problema de última hora, en el caso de la Doble Calzada Neiva – Campoalegre, que debía de haber arrancado en éstos días y no pudimos, porque un Ciudadano y parte de la Comunidad de Neiva, pusieron una Tutela, porque estaban preocupados de que fuéramos a afectar el Túnel Verde, saliendo de Neiva, lo cual es falso, porque nosotros ya habíamos llegado a un Acuerdo con el Gobernador, con la Alcaldía: De hacer la Vía Paralela, para no tocar el Túnel Verde; pero de nuevo, pues un Problema de Carácter Comunitario, un Tema de Carácter Político, nos está demorando ese arranque.

Nosotros ya le escribimos al Juez, explicándole que no hay absolutamente ninguna afectación al Túnel Verde, pero pues no hemos todavía tenido un levantamiento, Vía Tutela, lo cual no nos permite arrancar.

Aquí están, el Representante Sierra del Meta, preguntándonos sobre Puerto Gaitán y Puerto Arimena y en ese Contrato efectivamente está el hacerse la Pavimentación de la Vía, en la Malla Vial del Meta; sin embargo el Contratista se ha negado a hacerlo; por eso mismo hemos iniciado pues un Proceso de Incumplimiento y ellos han colocado un Tribunal de Arbitramento; el Alegato General de ellos es, que al caer el Precio del Petróleo, cayó el Tráfico de Vehículos de Petroleros y con eso cayó el Recaudo y no les permite generar lo suficiente, para poder Construir esa Obra; eso pues es muy desafortunado; nosotros estamos buscando Obligar de alguna forma, al Contratista: Cumplir; pero debemos seguir



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

los Procedimientos que establece la Ley al respecto, o sea, no podemos salirnos del Marco de la Ley y atropellar a alguien.

Con relación al Urabá debemos decir, perdón: El Representante Gallón salió un momentico; pero cuando La Vía Transversal de Las Américas fue Concesionada, eso fue en el Gobierno anterior al del Presidente Santos, el Acuerdo con la Comunidad era, que se iban a establecer Tres (3) Peajes y se iban a establecer cuando se terminara la Vía.

En el Proceso con los Gobernantes anteriores y con las Comunidades anteriores, logramos negociar que fueran solo dos (2) Peajes, son la reducción de un (1) Peaje y establecimos las Localizaciones; pero ahora entonces nos dicen: ¡NO!: *Que lo que se acordó con el Gobernador anterior y los Alcaldes anteriores, no vale*; pero pues estamos hablando con ellos, siempre dispuestos al Diálogo, pero pues desafortunadamente ahí, *no se han cumplido las Promesas*: No se han cumplido las Promesas y los Compromisos, por parte de las Comunidades, en términos de esto.

Pues con eso me gustaría, ah se me olvidó lo más importante, perdón, sus Preocupaciones, Representante Sánchez en Cundinamarca y Representante Ciro, en Ruta del Sol Uno, ya se iniciaron las Obras, estamos trabajando en lo que es el Intercambiador de San Miguel, eso es en el lado de Guaduas y los primeros cinco (5) kilómetros en Dirección a Villeta y eso va marchando bien, sin inconvenientes.

En Paralelo estamos trabajando una Iniciativa Privada, para hacer lo que queda faltando: Los diecisiete (17) kilómetros faltantes y también es un Proyecto que va avanzando sin inconvenientes y esperamos pues que sea Aprobado en los próximos meses.

Entre Girardot y Puerto Salgar vamos muy bien, ahí no veo problemas.

En lo que es la Perimetral Oriental, efectivamente vimos que había unos problemas en el Tema Predial y tenía que ver principalmente, con la Categorización que tenían esos Terrenos; entiendo pues que se está hablando con los Interesados; pero aquí sí me gustaría resaltar una cosa: La gente, digamos: Reclama porque le paguen bien sus Predios; pero se les olvida que, al hacerse una Vía, los Predios Remanentes van a valer el doble: ¿No? “Y que realmente ésta Vías lo que están haciendo es, enriqueciendo a los Vecinos y no están pagando un Impuesto de Valorización”; por eso en el Proyecto de Presupuesto del año pasado, Tributario, se permitió el Cobro de Valorización en las Vías Nacionales.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

Por ahora vamos a reglamentarlo y vamos a ver en qué lugares se utiliza; pero nosotros pensamos que debe haber una mayor Equidad, o sea, así como el Estado sí debe comprar los Predios, cuando los necesita y los debe comprar por un Precio justo: Así debe ser y así lo dice la Ley. También es verdad, que, si alguien tiene Terrenos que se Valorizan muy significativamente, al lado de las Vías, debería contribuir por lo menos, con una parte de la Valorización.

Y en el Tema de Fontibón – Faca: Es correcto que la Variante no está incluida en éste momento en el Plan de Obras del Concesionario; tomé Nota para ver exactamente: Cuáles son esos dos (2) Predios que están faltando y ver qué podríamos hacer en términos de esa Vía Alternativa a Cartagena.

Aquí con relación a los Comentarios del Representante CIRO, pues ya lo dije: Nosotros no tenemos una baja Ejecución, Representante CIRO: Nosotros éste año que pasó, tuvimos Inversiones por 6.2 billones de pesos; Inversión Privada en Infraestructura que fue más del doble de lo que Invirtió el INVÍAS y, *eso no es baja ejecución.*

Ahora: En los Proyectos de 4G, es verdad que hay muchos que están en la Fase de Pre-Construcción y, por lo tanto, les falta cinco (5) años para terminar; pero eso es normal. ¿En dónde estamos teniendo atrasos?: Estamos teniendo atrasos, donde hemos tenido Problemas con las Comunidades; estamos teniendo atrasos, por ejemplo, como en el caso de La Guajira, que mencionó el Representante Deluque o como en el caso de Nariño, que mostró el Representante Martínez.

Es muy importante en un futuro, tener las Reglas de Juego mucho más claras, con relación a las Consultas Previas - ¿Por qué?: Nosotros no estamos en contra de las Consultas Previas, de hecho, las vemos como un elemento muy conveniente de Generar buenas Comunicaciones, entre el Gobierno y las Comunidades; pero deben ser hechas a tiempo y con claridad; una de las cosas que nos ha causado mucho desconcierto, es que preguntamos donde hay Comunidades y el Ministerio del Interior nos da una respuesta y hablamos con ellos y luego que se adjudica el Proyecto, los Jueces dicen que tenemos que Consultar a otras Comunidades, que no estaban allí; eso genera retrasos y otra cosa que genera retrasos es, cuando éstas Comunidades piden cosas que van más allá de lo que se puede discutir en una Proceso de Consulta Previa.

Entonces, para nosotros en el Tema de Carreteras, eso es muy importante. Ahora: Me gustaría ponerlo en perspectiva también: De todos los Proyectos que tenemos en Concesión

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

en éste momento, que tengamos retrasos por Consultas Previas, solo son cinco (5) y pues en términos de los grandes Temas de las cosas, no son muchos; “pero son cinco (5) en Zonas Deprimidas, que, si no se hacen las Inversiones, son ellos los que más sufren y dónde son: Son en Nariño; son en Buenaventura; son en La Guajira; son en el Huila. Entonces, si ese problema no se resuelve, a la larga, éstas mismas Comunidades, le están haciendo un mal a sus Regiones.

Por ejemplo: En Antioquia no tenemos retrasos por Consultas Previas; en Santander no tenemos retrasos por Consultas Previas; en la Zona Cafetera no tenemos retrasos por Consultas Previas y las hemos tenido - ¿no? -.

Hemos tenido Consultas en la Zona Cafetera; hemos tenido Consultas en Antioquia; hemos tenido Consultas en Santander; pero donde las Consultas han llegado – digamos - a retrasos en algunos casos, a parálisis de los Proyectos, es, en éstas Zonas, que son precisamente las que más necesitan de la Inversión. *Muy bien.*

Y en relación a qué pasa con Ruta del Sol y el Río Magdalena: Del Río Magdalena ya se caducó el Contrato, ya iniciamos los Dragados Posteriores, primero con un Contrato de Urgencia Manifiesta y segundo con una serie de Contratos, que están ahora en Licitación: “Eso nos va a garantizar la Navegabilidad del Río Magdalena entre Barranca, Barranquilla y Cartagena, hasta que Adjudiquemos la Nueva APP y la Nueva APP, esperamos Adjudicarla a finales de éste año o a comienzos del año entrante.

Eso va marchando muy bien e inclusive mi Equipo me Informa, que ya lo que son los Pliegos y el Contrato de la Nueva APP, se están entregando a finales de ésta semana al Ministerio de Hacienda.

En Ruta del Sol Dos, también se terminó el Contrato y estamos en el Proceso de pagarle las Deudas a los Empleados, de pagarle las Deudas a los Proveedores y de determinar cuál es el Monto real de las Obras que se han hecho: Eso lo estamos haciendo a través de la Interventoría y, el INVÍAS ya tiene listos los Pliegos, para iniciar la Contratación, por 600 mil millones de pesos en esas Zonas: Serían tres (3) Frentes de Obra en lo que es la Troncal y dos (2) Frentes de Obra entre Ocaña y Gamarra.

Eso está pendiente de un trámite aquí en el Congreso, un trámite de Adición Presupuestal, para que el INVÍAS pueda hacer esas Contrataciones, que ya la Proposición está escrita y esperamos que tenga su debate en el transcurso del día de hoy, y que podamos pues, tener



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

la aprobación de esa Adición Presupuestal, supongo el mes entrante, no, en el mes de junio, para poder iniciar esas Licitaciones. Mientras tanto la Ruta del Sol, como el Río Magdalena, están en Curso.

Ahora, todo esto que se ha salido de lo que hizo la Firma Odebrecht en Colombia, todo el daño que generó, con sus actos de corrupción, pues no solo ha generado retrasos en éstos dos (2) importantes Proyectos, sino que ha generado también desconfianza, en términos de lo que es el Sistema Financiero y *nuestra Tarea es Recuperar esa Confianza*. Yo creo que el mayor daño que hizo Odebrecht, fue enorme el daño que hizo, pues con la parálisis y con la terminación de los Contratos del Río Magdalena y de la Ruta del Sol; pero el mayor daño que hizo, fue ciertamente el efecto que tuvo en la confianza de las Instituciones y de esa confianza depende pues, que los Proyectos avancen. Muchas Gracias.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:

Muy bien, doctor Andrade, muchas gracias. Doctor Ciro.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN:

Un minutico, doctor Andrade, en algún tiempo estuvo anunciando mucho las Vías para la Paz, en el Postconflicto, poder hacer una Estructuración sobre éstas Vías, que pudieran estar a cargo de los Concesionarios; por ejemplo en el Norte de Santander, tenemos una Vía muy importante, como es Ocaña – Convención, que es la Entrada a toda la Región del Catatumbo; entonces quisiéramos saber si realmente eso se ha seguido trabajando, de cómo va esa Proyección de poder a través de las Concesiones, intervenir éstas Vías Secundarias y éstas Vías Terciarias que tiene que ver con las Zonas de conflictos en nuestro País.

Hace uso de la palabra, Doctor LUÍS FERNANDO ANDRADE MORENO, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura – ANI:

Nosotros no tenemos intención de Adicionar las Concesiones, ni de pasar Legislación que permita Adicionar las Concesiones, para que trabajen en las Vías Secundarias y Terciarias. Nosotros creemos que es mucho más transparente que éste Trabajo se Concesione independientemente o se Licite independientemente.

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*



Acta No. 007 de 2017

En lo que se refiera al Plan de las Vías para la Paz, prefiero Cederle la palabra aquí a mi Colega: El Viceministro, quien ha estado muy encima de ese tema.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:

Esas respuestas Doctor Andrade, deben ser el Síndrome: María Cecilia Illena.

Sigue en el uso de la palabra, Doctor LUÍS FERNANDO ANDRADE MORENO, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura – ANI:

Bueno, en el tema de las Vías Terciarias, como les voy a comentar, estamos en el Trámite de los 1.3 billones de pesos y cada Departamento debe participar en la Priorización de esos Recursos y ahí podríamos destinar Recursos para esas Vías; esos se van a destinar a Vías Terciarias. Pero también hay dos (2) Mecanismos que no hay que perder de vista, que creo que funcionarían para éste Tramo: Uno, la Ley de Adición: Se están adicionando unos Recursos para el Catatumbo y dos, está el Programa de Obras por Impuestos, donde también tendría todo el sentido hacer una Obra de estas, a cambio de un Descuento Tributario, que es uno de los Programas con los que estamos a través de la Paz, buscando invertir en Vías del Postconflicto, que reemplaza lo que en algún momento se pensó que podrían ser Adiciones o Modificaciones a esos Contratos actuales de Concesión.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:

Bien: Muchas Gracias Doctor DIMITRI y Doctor ANDRADE. Ésta ha sido una de las Mesas, Sesiones y mañanas más productivas de la Comisión de Ordenamiento en los últimos tiempos. “Muchas gracias por la deferencia y por la calidad con que han abordado los Temas y la responsabilidad con que lo han hecho”. “A toda la Comisión Muchas Gracias”. Señora Secretaria: “Hay Proposiciones sobre la Mesa y siguiente Punto del Orden del Día”.

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General, Comisión Ordenamiento Territorial:

Proposiciones, lo que propongan los Honorables Representantes. Reposo en Secretaria la siguiente Proposición: *Con el fin de conocer las Políticas del Gobierno Nacional, en el Marco de la denominada Reforma Rural Integral y a efectos de establecer sus Alcances y Nivel de Competitividad y Desarrollo Sostenible al Nivel Nacional y Regional, como los beneficios e*



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Comisión Especial de Seguimiento al Proceso
de Descentralización y Ordenamiento Territorial*

Acta No. 007 de 2017

impactos: Económico, Social y Ambiental: “Cítese al Señor Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural y al Director de la Agencia Nacional de Tierras – ANT -, para que en la fecha que proponga la Mesa Directiva de la Comisión de Ordenamiento Territorial, se sirvan dar Respuesta al Cuestionario adjunto a la presente Proposición.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial: En consideración la Proposición Leída. Se abre la Discusión. Queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión la Proposición?

Hace uso de la palabra, Doctora ESMERALDA SARRIA VILLA, Secretaria General, Comisión Ordenamiento Territorial: Ha sido Aprobada, Señor Presidente.

Hace uso de la palabra, Honorable Representante, DIDIER BURGOS RAMÍREZ, Presidente Ad Hoc, Comisión Ordenamiento Territorial: Bien, muchísimas gracias. Se levanta la Sesión y se cita para el próximo miércoles a las siete y media de la mañana.

HR. LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO
Presidente
Comisión Ordenamiento Territorial

HR. OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Vicepresidente
Comisión Ordenamiento Territorial

Dra. ESMERALDA SARRIA VILLA
Secretaria General
Comisión Ordenamiento Territorial