

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014 - 2018
Salón: ASAMBLEA DEPARTAMENTAL SANTANDER
Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de junio de 2017
Artículo 78 Ley 5ª de 1992.
SESIÓN ORDINARIA DESCENTRALIZADA
ACTA No 016
(Bogotá D.C., 16 de noviembre de 2016)**

Presidente (Iván Darío Agudelo Zapata):

Un saludo muy especial a esta bella tierra. Qué bueno estar en este recinto sagrado de la democracia, doctor Didier poder compartir de nuevo a su lado usted desde el ejecutivo y yo desde el legislativo, desde acá un saludo muy especial también al doctor Miguel Ángel Pinto nuestro presidente de la Cámara de Representantes quien como usted dio una lucha incansable en la Comisión Sexta por defender a esta su comunidad, yo soy conocedor de sus grandes debates en defensa de esta gran tierra que estoy seguro que por ello también lo premiaron, porque usted se forjó se formó y las democracias están dadas para que las personas conocedoras vayan a poner en práctica esos conocimientos al servicio de la comunidad; y usted sí que hace honor doctor Didier a esa gran letra de Pablo Rueda Arciniégas con la música de Jesús Pinzón ese himno de ustedes como ahorita lo entonaban con gran sentimiento santandereano, siempre adelante nunca ni un paso atrás con el coraje por estandarte y por escudo de la libertad; usted hace honor a ello doctor porque de verdad que para mí es un honor haber compartido cuatro años en la Comisión Sexta de la Cámara con Miguel Ángel.

Les cuento algo muy anecdótico esa Comisión Sexta pone gobernadores y alcaldes, hoy tenemos el gobernador de Boyacá también compañero nuestro, aquí a nuestro gran gobernador y

también a la Comisión Sexta de Senado alcalde, en todo caso un reconocimiento muy muy importante a nuestro compañero el doctor Fredy Anaya ustedes tienen un gran congresista que defiende también esta región; él fue el que nos convocó, que hizo la proposición para poder desde acá hacer este gran debate de cara a la comunidad, eso es lo que tenemos que hacer los funcionarios cuando nos eligen nosotros dependemos de ustedes, ustedes son nuestros verdaderos jefes. Un saludo muy especial al doctor Alejandro Maya nuestro viceministro de Transporte, al doctor Carlos García nuestro director de INVÍAS, al doctor Iván Fernando Mustafá del Fondo de Planeación, Juan Pablo Ruíz gerente de Metrolínea y al doctor Javier Antonio Jaramillo nuestro superintendente de Transporte que son instituciones que dependen de la Comisión Sexta de la Cámara, hoy nos acompaña el vicepresidente doctor Carlos Alberto Cuero muchas gracias, Jair Ebratt nuestro secretario, Martha Patricia, la doctora Villalba es de Barranquilla del Partido de la U, y le toca hacer un reconocimiento acá señor gobernador de Puerto Colombia una gran tierra.

Hace mes y medio hicimos un gran debate en Barranquilla de Electricaribe y ya el país sabe lo que ha ocurrido con Electricaribe, y de verdad doctora le hago ese gran reconocimiento porque eso es lo que tenemos que hacer los congresistas; y eso es lo que estamos haciendo yendo a las regiones hablando con la gente, construyendo con la comunidad, entendiendo, interpretando sus angustias, sus necesidades y por eso hoy estamos acá atendiendo ese llamado del doctor Fredy Anaya, el doctor Héctor Javier Osorio del Partido de la U del Huila, Jaime Felipe Lozada, el doctor Hugo Hernán González, el doctor Edgar Alexander Cipriano y la doctora Lina Barrera aquí acompañando también la gestión de los congresistas desde la Cámara de Representantes, el doctor Víctor Correa antioqueño del Polo Democrático de mi tierra también.

Acá están los diputados, diversos alcaldes, de verdad lamento la no presencia del alcalde doctor Rodolfo Hernández es una gran

oportunidad para dialogar con la comunidad sería bueno que hoy nos hubiera podido acompañar pero no se pudo.

El debate de hoy son dos temas fundamentales; el tema de la vía Curos – Málaga y también el debate sobre la política nacional del transporte urbano y masivo la situación que se tiene acá en Bucaramanga; con este saludo le doy paso al secretario para que por favor le dé trámite al orden del día, un saludo muy especial a todos los que nos acompañan para que hagamos un gran trabajo hoy de cara a la comunidad, de cara a los medios, un reconocimiento muy importante ustedes los medios de comunicación son los que nos permiten estar en los hogares que el ciudadano conozca en vivo lo que está ocurriendo y nuestro compromiso con la comunidad a todos un saludo muy especial y espero que tengamos una gran jornada donde haya resultados para el servicio de la comunidad.

Gobernador muchas gracias porque se de sus múltiples ocupaciones y ha sacado el tiempo usted ha sido un hombre comprometido con su comunidad, que bueno tenerlo acá y que bueno Santander que tenga un gobernador de sus calidades. Muchas gracias.

Secretario (Jair Ebratt Díaz):

Con mucho gusto presidente, con los muy buenos días para todas y todos los asistentes vamos a dar inicio a la sesión formal de la Comisión Sexta Constitucional Permanente siendo las diez y treinta y uno (10:31 a.m).

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014 - 2018**
Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de junio de 2017
Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DIA
Para la Sesión de Control Político
Recinto: **ASAMBLEA DEPARTAMENTAL**

DE SANTANDER

Calle 37 No. 9-38, Bucaramanga
Miércoles 16 de noviembre de 2016
Hora: 10:00 a.m.

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la ley 5ª. De 1992 y en desarrollo de:

PROPOSICIÓN No. 008 (Bogotá, D.C., 12 de agosto de 2015)

Presentada por HH.RR. FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABON Y JORGE ELIECER TAMAYO MARULANDA

Los lineamientos de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo en el país se establecieron de conformidad con la necesidad de movilidad efectiva de los colombianos, creando un escenario favorable para el desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que con el debido diseño técnico, sistema financiero equilibrado, servicio adecuado y tarifas acordes a las posibilidades de los usuarios, garantizarían el éxito de estos proyectos de transporte masivo en las principales ciudades.

Sin embargo, después de más de 10 años de implementación de esta clase de proyectos, el sistema concebido se encuentra amenazado gravemente por problemas de orden financiero, complicaciones jurídicas y por un déficit profundo en materia de gobernabilidad. El caso de **METROLÍNEA** en el Área Metropolitana de Bucaramanga merece especial atención en razón a la urgencia de diseñar un plan de fortalecimiento institucional y capitalización económica para las empresas operadoras del sistema.

En tal sentido, y en el marco de las competencias constitucionales de la Comisión Sexta de la Cámara resulta además de oportuno, obligatorio, **CITAR** a Debate de Control Político al Ministerio de Transporte en cabeza de **JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO** (Natalia Abello Vives), al Ministro de Hacienda y Crédito Público, **MAURICIO CÁRDENAS SANTAMARÍA**, al Director Nacional de Planeación, **SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ** y al Superintendente Nacional de Puertos y Transporte, **JAVIER JARAMILLO RAMIREZ** (Juan Miguel Durán Prieto), con el ánimo de realizar una **evaluación a la política pública** de transporte masivo en el país; conocer de una manera detallada los resultados de los procesos de acompañamiento a los diferentes proyectos de SITM, y examinar las

modificaciones que en la Ley 1753 de 2015 “Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018” se definieron en materia de transporte y financiación de los sistemas.

Además, **INVÍTESE** a la Procuradora General de la Nación (E) **MARTHA ISABEL CASTAÑEDA CURVELO** (Alejandro Ordóñez Maldonado), al Contralor General de la República, **EDGARDO MAYA VILLAZÓN**, al Contralor General de Santander, **DIEGO FRAN ARIZA PÉREZ** (Argemiro Castro Granados) y al Contralor Municipal de Bucaramanga, **JORGE GOMEZ VILLAMIZAR**, al Defensor del Pueblo, **CARLOS ALFONSO NEGRET MOSQUERA**, al Gobernador del Departamento de Santander, **DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO** (Richard Aguilar), al Alcalde Bucaramanga, **RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ** (Luis Francisco Bohórquez), al Alcalde de Piedecuesta, **DANNY ALEXANDER RAMIREZ ROJAS** (Ángel de Jesús Becerra), al Alcalde Floridablanca, **HECTOR GUILLERMO MANTILLA RUEDA** (Carlos Roberto Ávila), al Alcalde de Girón, **JOHN ABIUD RAMIREZ BARRIENTOS** (Héctor Josué Quintero Jaimes), al Director del Área Metropolitana de Bucaramanga, Ing. **VICTOR JULIO AZUERO DIAZ** (Consuelo Ordoñez de Rincón) y al Gerente de Metrolínea (E), **JUAN PABLO RUIZ GONZALEZ**, (Ángela María Farah Otero).

Para el desarrollo de dicho Debate, **APRUEBASE** el desplazamiento de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes con sus respectivos miembros Congresistas, Secretario y Subsecretario a la ciudad de **BUCARAMANGA** en la fecha y hora que se estime pertinente dentro del actual período legislativo.

Firmada por H.R. FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABON Y JORGE ELIECER TAMAYO MARULANDA

CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ¿En el marco de la Comisión Nacional de Seguimiento a los SITM, en qué estado se encuentran los diferentes proyectos existentes en el país? ¿Cuál es su situación actual?
2. De conformidad con los artículos 31, 32 y 33 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevo País”, acerca del apoyo del Gobierno Nacional a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en materia de financiación, fondos de estabilización y subsidio a la demanda, cobros por congestión o contaminación y cofinanciación mediante APP, ¿qué proyectos sobre decretos reglamentarios existen actualmente para cumplir con el mandato de la ley?
3. Por los problemas financieros, las empresas operadoras han tenido que disminuir costos y esto lo hacen a través de menor oferta, generándose una afectación en la calidad del servicio y por ende una desestimulación a la demanda.

¿Qué acciones ha emprendido el Ministerio de Transporte para evitar que esta situación lleve al fracaso a los proyectos de SITM?

4. Los sistemas integrados de transporte masivo no han logrado equilibrio financiero, y para cubrirlos se requiere una mayor demanda de pasajeros. Indicar el número de pasajeros proyectado para cada SITM y cuál ha sido el promedio real de demanda. ¿Qué razones justifican que la proyección de pasajes para los SITM haya sido equivocada? La demanda actual en los SITM es sustancialmente menor a la proyectada cuando se estructuraron los proyectos. Sírvase informarnos cuales han sido las causas de esta situación detectada por el Ministerio, y que acciones de corrección se han tomado para solucionarlas.

5. El Gobierno Nacional crea la Unidad de Movilidad Urbana sostenible con el fin de hacer seguimiento a la ejecución de los proyectos y la elaboración de políticas públicas para la operación del Sistema. ¿Qué avances ha tenido la UMUS frente al seguimiento a los esquemas y planes de operación de los sistemas de transporte urbano cofinanciados por la Nación, en especial frente al tema de equilibrio financiero de las unidades de negocio de los sistemas, la estructura tarifaria y los mecanismos de compensación y de subsidios?

6. Una de las funciones del grupo de trabajo de seguimiento a los SITM, establecidos en el CONPES 3368, es velar por los ajustes al transporte colectivo, tales como la reducción de la capacidad transportadora global de la ciudad, reducción y eliminación de las rutas de transporte público que compitan con el sistema, y el proceso de “chattarrización” se realicen de manera eficiente y de acuerdo con las metas que se establecen en los convenios de cofinanciación, y de esta manera garantizar la eficiencia en la inversión del recurso público. Con lo anterior, ¿qué acciones ha adelantado el Ministerio por intermedio de esta unidad, para advertir y corregir las realidades que enfrentan los SITM que contradicen los objetivos antes planteados?

7. Existe una evidente competencia entre el SITM y el TPC, y de ambos participan las mismas personas, lo que genera que no exista voluntad para abandonar el TPC, pues reciben utilidad en ambos sistemas. ¿Qué tipo de incentivos, o acciones de tipo legal y contractual está adelantando el Gobierno Nacional para solucionar esta rivalidad?

8. ¿Qué razones de tipo técnico o jurídico sirvieron de fundamento para imposibilitar en el Decreto 3109 de 1997 la inversión de recursos públicos en la operación y administración de los sistemas SITM?

9. En el anterior Debate de Control Político de la Comisión Sexta se habló de \$7.3 billones de cofinanciación con la Nación. ¿Cuáles son los indicadores que permiten concluir que la inversión alrededor de los SITM ha resultado socialmente rentable?.

10. ¿De qué se trata la nueva política pública de transporte público anunciada en dicho debate, en coordinación con el Banco Mundial, la CAF y el Ministerio de Transporte?
11. ¿De qué se trata el rediseño operacional que se está pensando para los SITM?
12. La Viceministra de Hacienda señaló una pérdida del 30% de los recursos para los SITM, aproximadamente \$700.000 millones por año para todos los sistemas. ¿Cómo se explica esta situación?
13. Al año, cuántos kilómetros de vía se han construido para el funcionamiento de todos y cada uno de los sistemas en el país. Detallar el histórico desde que se iniciaron las obras. ¿En manos de quién se encuentra la responsabilidad de supervisar la calidad de las obras?
14. Una de las recomendaciones del documento CONPES 3368 es incluir en los convenios de cofinanciación o sus modificaciones, el cumplimiento de metas de reducción de oferta de transporte público convencional. ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio para cumplir esta meta y si esta tiene relación directa con los aportes que la Nación gira para la ejecución de los proyectos?

Firmado por: **H.R. FREDY ANTONIO ANAYA MARTINEZ**

CUESTIONARIO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

1. ¿Cuántos recursos ha invertido el Gobierno Nacional en los diferentes proyectos de Sistema Integrado de Transporte Masivo, discriminando por proyecto?
2. ¿Qué tipo de seguimiento ha efectuado el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Hacienda, frente a la inversión y utilización de estos recursos?
3. El Gobierno Nacional ha efectuado créditos con la banca nacional o internacional para financiar los proyectos SITM?
4. ¿El Ministerio de Hacienda ha estudiado la posibilidad de destinar recursos a los fondos de contingencia de los sistemas SITM con el fin de evitar que los bajos niveles de recaudo afecten la frecuencia de las rutas y la calidad del servicio prestado?
5. ¿Qué razones de tipo técnico o jurídico sirvieron de fundamento para imposibilitar en el Decreto 3109 de 1997 la inversión de recursos públicos en la operación y administración de los sistemas SITM?
6. ¿Sírvese informarnos si se han efectuado reprogramaciones de aportes a los SITM por parte de la Nación, y de ser así, indicar a cuál o cuáles de los proyectos SITM, y en qué sentido se produjo la misma?

7. De conformidad con los artículos 31, 32 y 33 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevos País”, acerca del apoyo del Gobierno Nacional a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en materia de financiación, fondos de estabilización y subsidio a la demanda, cobros por congestión o contaminación y cofinanciación mediante APP, ¿qué proyectos sobre decretos reglamentarios existen actualmente para cumplir con el mandato de la ley?
8. En el anterior Debate de Control Político de la Comisión Sexta se habló de \$7.3 billones de cofinanciación con la Nación. ¿Cuáles son los indicadores que permiten concluir que la inversión alrededor de los SITM ha resultado socialmente rentable?
9. La Viceministra de Hacienda señaló una pérdida del 30% de los recursos para los SITM, aproximadamente \$700.000 millones por año para todos los sistemas. ¿Cómo se explica esta situación?
10. Cuenta el Ministerio de Hacienda con un documento sólido y estructurado que sirva como evaluación de tipo institucional, o de productos y resultados, de impacto, o de costo-beneficio a la política pública de sistemas integrados de transporte masivo en el nivel nacional?
11. ¿De qué manera ha intervenido el Ministerio de Hacienda ante la desarticulación de entes territoriales pertenecientes a un área metropolitana para implementar efectivamente el sistema de transporte integrado? Caso Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca.
12. Al año, cuántos kilómetros de vía se han construido para el funcionamiento de todos y cada uno de los sistemas en el país. Detallar el histórico desde que se iniciaron las obras. ¿En manos de quién se encuentra la responsabilidad de supervisar la calidad de las obras?

CUESTIONARIO SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES

1. En cumplimiento de su función de inspección, vigilancia y control, la Superintendencia de Puertos y Transporte ¿qué hallazgos ha encontrado en su labor frente a los SITM? ¿Cuáles han sido los principales problemas detectados?
2. Con base en la respuesta anterior, sírvase manifestar si frente a los hallazgos encontrados las sociedades han presentado planes de recuperación y mejoramiento. ¿De ser así cuál es el estado de cumplimiento de los mismos?
3. Sírvase manifestar si se han impuesto sanciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte a operadores de los SITM. ¿Cuáles y de qué tipo?

4. En el anterior Debate de Control Político de la Comisión Sexta se habló de \$7.3 billones de cofinanciación con la Nación. Cuáles son los indicadores que permiten concluir que la inversión alrededor de los SITM ha resultado socialmente rentable.

5. De conformidad con los artículos 31, 32 y 33 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevos País”, acerca del apoyo del Gobierno Nacional a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en materia de financiación, fondos de estabilización y subsidio a la demanda, cobros por congestión o contaminación y cofinanciación mediante APP, ¿qué proyectos sobre decretos reglamentarios existen actualmente para cumplir con el mandato de la ley?

6. ¿De qué manera ha intervenido la Superintendencia ante la desarticulación de entes territoriales pertenecientes a un área metropolitana para implementar efectivamente el sistema de transporte integrado? Caso Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca.

7. Al año, cuántos kilómetros de vía se han construido para el funcionamiento de todos y cada uno de los sistemas en el país. Detallar el histórico desde que se iniciaron las obras. ¿En manos de quién se encuentra la responsabilidad de supervisar la calidad de las obras?

CUESTIONARIO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN.

El Departamento Nacional de Planeación fue la entidad del Gobierno nacional encargada de la contratación de los estudios de planeación que soportan los SITM. Sírvase manifestar qué causas o razones justifican que la realidad permita comparar que los estudios realizados no corresponden a la situación de enfrenten los SITM, en cuanto al número de pasajeros que utilizarían el sistema. Favor indicar el número de pasajeros proyectado para cada SITM y cuál ha sido el promedio real de demanda.

1. El DNP realizó los estudios de impacto de la aplicación de los sistemas integrados en las diferentes ciudades del País. Sírvase manifestar si en la actualidad el impacto ha sido el proyectado para las ciudades donde se cuenta con SIT? ¿Cuáles eran los cálculos iniciales y cuál es el impacto actual?

2. ¿Qué actuaciones efectúa el DNP para hacer seguimiento al desarrollo de los SITM?, por favor manifestar el estado en que ha encontrado los diferentes proyectos que se adelantan en el país.

3. De conformidad con los artículos 31, 32 y 33 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevos País”, acerca del apoyo del Gobierno Nacional a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas

Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en materia de financiación, fondos de estabilización y subsidio a la demanda, cobros por congestión o contaminación y cofinanciación mediante APP, ¿qué proyectos sobre decretos reglamentarios existen actualmente para cumplir con el mandato de la ley?

4. Existe una evidente competencia entre el SITM y el TPC, y de ambos participan las mismas personas, lo que genera que no exista voluntad para abandonar el TPC, pues reciben utilidad en ambos sistemas. ¿Qué tipo de incentivos, estrategias o acciones de tipo legal y/o contractual está adelantando el Gobierno Nacional para solucionar esta rivalidad?

5. En el anterior Debate de Control Político de la Comisión Sexta se habló de \$7.3 billones de cofinanciación con la Nación. Cuáles son los indicadores que permiten concluir que la inversión alrededor de los SITM ha resultado socialmente rentable.

6. ¿De qué se trata la nueva política pública de transporte público anunciada en dicho debate, en coordinación con el Banco Mundial, la CAF y el Ministerio de Transporte?.

7. ¿De qué se trata el rediseño operacional que se está pensando dentro del DNP para los SITM?

8. ¿En qué sentido ha actuado y acompañado el DNP a los Entes Territoriales con el objeto de superar los problemas de gestión en los SITM?

9. La Viceministra de Hacienda señaló una pérdida del 30% de los recursos para los SITM, aproximadamente \$700.000 millones por año para todos los sistemas. ¿Cómo se explica esta situación?

10. ¿Cuenta el DNP con un documento sólido y estructurado que sirva como evaluación de tipo institucional, o de productos y resultados, de impacto, o de costo-beneficio a la política pública de sistemas integrados de transporte masivo en el nivel nacional?

11. ¿De qué manera ha intervenido el DNP ante la desarticulación de entes territoriales pertenecientes a un área metropolitana para implementar efectivamente el sistema de transporte integrado? Caso Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca.

12. Al año, cuántos kilómetros de vía se han construido para el funcionamiento de todos y cada uno de los sistemas en el país. Detallar el histórico desde que se iniciaron las obras. ¿En manos de quién se encuentra la responsabilidad de supervisar la calidad de las obras?

**CUESTIONARIO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**

Sírvase manifestar si la Contraloría General de la República adelanta acciones de control frente a los recursos que la Nación ha invertido en el desarrollo de los sistemas integrados de transporte masivo. De ser así, indicar si como resultados de estas tareas de control se han detectado irregularidades que puedan comprometer recursos públicos, manifestando en que sistema, por qué valor.

1. Conforme a la pregunta anterior, favor indicar si existe procesos de responsabilidad fiscal por la inversión de recursos públicos en los SITM, indicando contra qué personas y en qué estado se encuentran estas investigaciones.

2. En el concepto de la Contraloría General de la República, ¿se ha estudiado la posibilidad de que la Nación invierta recursos públicos en subsidios a la tarifa del SITM a fin de ayudar el flujo de recursos en el sistema y lograr el objetivo de un mejor servicio a la comunidad?

CUESTIONARIO PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN.

Sírvase manifestar si la Procuraduría General de la Nación adelanta investigaciones disciplinarias contra servidores públicos por faltas cometidas en desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte Masivo en Colombia. De ser así indicar la casus, y en qué estado se encuentran estas investigaciones.

1. Sírvase manifestar si la Procuraduría General de la Nación, ha recibido denuncias o quejas por parte de los ciudadanos relacionadas con fallas en el servicio que se presta en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo. ¿De ser así que acciones ha adelantado la Procuraduría General al respecto?

2. ¿La Procuraduría General de la Nación adelanta alguna investigación por perdida de recursos públicos en desarrollo de los proyectos del SITM? De ser así, favor indicar en qué estado se encuentran estas investigaciones y cuál fue el resultado de estas de haber culminado.

PROPOSICIÓN ADITIVA A LA 008-15 (Bogotá, D.C., 9 de agosto de 2016)

Cítese a la Gerente de **METROLÍNEA, JUAN PABLO RUIZ GONZALEZ**, (Ángela María Farah Otero) a Debate de Control Político con el Ministerio de Transporte, **DNP**, Ministerio de Hacienda y Superintendencia de Puertos y Transporte en la fecha y hora que disponga la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes. El objeto del debate es evaluar la política pública de transporte masivo en el país. Se adjunta cuestionario.

CUESTIONARIO PARA LA GERENCIA DE METROLÍNEA

1. Informar estados financieros de las vigencias correspondientes a los años 2015 y 2016.
2. Presupuesto general de la entidad. Estado de ingresos y gastos de los últimos doce meses.
3. Panorama de la situación económica actual que atraviesa la entidad.
4. Proyección financiera en el mediano y largo plazo.
5. De acuerdo con las nuevas alternativas de financiación contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, qué impacto han logrado tener éstas en el sistema?
6. ¿Qué tan lejos se encuentra actualmente el sistema del punto de equilibrio financiero y del nivel esperado de demanda de pasajeros?
7. Descripción de los principales mecanismos de recaudo.
8. Señalar la cuantía del total de inversiones públicas hechas por la Nación y los municipios al Sistema.
9. Existe una evidente competencia entre el SITM y el TPC, y de ambos participan las mismas personas, lo que genera que no exista voluntad para abandonar el TPC, pues reciben utilidad en ambos sistemas. ¿Qué tipo de incentivos, o acciones de tipo legal y contractual se está adelantando para solucionar esta “rivalidad”?
10. Exponer las relaciones que mantiene Metrolínea con los operadores del sistema.
11. ¿Cuál es el futuro de la movilidad y el transporte urbano en la ciudad de Bucaramanga de acuerdo con las actuales condiciones de Metrolínea?
12. Los documentos CONPES han dado lineamientos generales para la política pública de movilidad y transporte público. Exponer las actividades de seguimiento y cumplimiento por parte de Metrolínea a las directrices impuestas en dichos documentos, en aras de lograr un sistema de transporte capaz de proveer movilidad eficiente y accesibilidad a todos los habitantes de la ciudad.
13. ¿En qué sentido ha actuado y acompañado el DNP a los Entes Territoriales y a los Entes Gestores con el objeto de superar los problemas de gestión en los SITM?
14. Especifique el pasivo que hoy tiene Metrolínea por cada concepto discriminado.
15. Como se encuentra el estado de contratación de los portales y cuando entrarán en operación los portales de Girón y del Norte?
- 16.Cuál es la situación jurídica del portal de Piedecuesta y su posible reubicación?

Firmado por: **H.R. FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ**

PROPOSICIÓN No. 004

(Bogotá, D.C., Julio 26 de 2016)

**Presentada por: HH.RR. FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ
PINZON Y MIGUEL ANGEL PINTO HERNÁNDEZ**

En el marco del Plan vías para la Equidad del Gobierno Nacional, la vía Curos-Málaga en el Departamento de Santander, se ha convertido por sus actuales condiciones, en uno de los escenarios más adversos de la región por cuenta de los deslizamientos, el alto índice de accidentalidad, la precaria accesibilidad y los bajos niveles de seguridad vial.

A pesar de significar un enclave fundamental para la movilidad y conexión con el interior del país, los Llanos Orientales y la Troncal Central del Norte, el corredor vial se transformó en la ruta de la incertidumbre y el peligro y en la carretera de las cosas inconclusas y pendientes en materia de contratación, de ejecución efectiva de obras públicas, de infraestructura y de transporte.

Con el objeto de abordar dicha problemática, cítese al Ministro de Transporte, **JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO**, al Director del Instituto Nacional de Vías, **CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES** y al Gerente del Fondo de Adaptación, **IVÁN MUSTAFÁ DURÁN**, en la fecha y hora que determine la Mesa Directiva de la Comisión Sexta para que expliquen ante este Célula Congresional:

- Las inversiones públicas para el mejoramiento, pavimentación y reconstrucción de la vía Curos-Málaga en el Departamento de Santander;
- La descripción, estado y perspectivas del Proyecto “ Vías para la Equidad” señalando las especificaciones concretas sobre la mencionada vía;
- El plan maestro que se tiene proyectado para la vía y la región;
- Las razones fundamentales por las cuales la culminación de los proyectos y obras para el tramo Curos-Málaga no ha sido posible sino por el contrario, se siguen presentando inconvenientes de tipo administrativo y financiero.

Además, invítese a la Contraloría General de la República y a la Procuraduría General de la Nación para que compartan con la Comisión toda la información de carácter fiscal y disciplinario con relación directa a los procesos que se siguen para la vía Curos- Málaga.

Invítese también al Gobernador de Santander, **DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO**, y a la Contraloría Departamental.

**Firmada por: HH.RR. FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ, CIRO ANTONIO
RODRÍGUEZ**

PINZON Y MIGUEL ANGEL PINTO HERNÁNDEZ

III.

Lo que propongan los Honorables Representantes

IVAN DARIO AGUDELO ZAPATA
Presidente

CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA
Vicepresidente

JAIR JOSE EBRATT DIAZ
Secretario

HERNAN CORTES ROJAS
Subsecretario

Presidente está leído el orden del día.

Presidente:

Secretario por favor sírvase llamar a lista.

Secretario:

Con gusto presidente.

Agudelo Zapata Iván Darío
Anaya Martínez Fredy Antonio
Cipriano Moreno Edgar Alexander
Correa Vélez Víctor Javier
Cuero Valencia Carlos Alberto
González Medina Hugo Hernán
Lozada Polanco Jaime Felipe
Osorio Botello Héctor Javier
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Responden nueve (9) Honorables Representantes al llamado a lista.

Se encuentran con excusa los siguientes cinco (5) Honorables Representantes:

Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro
Castiblanco Parra Jairo Enrique
Cuello Baute Alfredo Ape
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Guevara Villabón Carlos Eduardo

López Flórez Inés Cecilia
Patiño Amariles Diego
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tamayo Marulanda Jorge Eliecer

Le informo presidente que al llamar a lista contestaron nueve (9) representantes, en consecuencia hay quórum deliberatorio puede usted someter a consideración el orden del día leído.

Presidente:

Gracias secretario teniendo quórum deliberatorio damos inicio a la sesión del día de hoy, la vamos a organizar de la siguiente manera: el doctor Fredy Anaya que ha sido el que nos ha convocado, digamos de alguna manera que es el dueño del debate, que quería que este debate en el contexto nacional lo hiciéramos desde su tierra, él ha querido y me parece muy bien y le hago un reconocimiento doctor Fredy que primero hablen algunas de las personas por fuera del Congreso y por fuera de los funcionarios del Gobierno Nacional; por lo tanto las personas que van hablar para que se preparen son Fredy Cubides de Metrocinco, Alfonso Pinto Afanador Movilizamos, Fernando Martínez usuario, director del Área Metropolitana Víctor Azuero y la gerente regional de la Contraloría Clara Niño; doctor Fredy si alguien más quiere usted que participe con el mayor de los gustos, cada uno va a tener una intervención de cinco minutos y luego ya entra el doctor Fredy a hablar y el viceministro de Transporte y el superintendente en la primera parte del debate.

Por favor tiene la palabra Fernando Martínez y el secretario me ayudan con el término, son cinco minutos me ayudan con el uso racional del tiempo para que podamos tener una buena participación de los diferentes actores. Bienvenido Fernando Martínez en representación de los usuarios tengo entendido.

Representación de los Usuarios - Fernando Martínez:

Corto saludo a la mesa directiva, gobernador, diputados, representantes, vice, súper y a un gran amigo de la ciudad Iván Mustafá. Doctor Fredy gracias por darnos el espacio a los usuarios del sistema.

Cuatro variables básicas de integración en una sociedad moderna, vivienda, salud, educación y movilidad, en consecuencia la movilidad es una necesidad básica y un derecho social que debe ser garantizado en forma igualitaria; esto en lenguaje del usuario significa que nosotros los ciudadanos tenemos el derecho a que se nos preste un sistema de transporte público digno que permita el disfrute igual que lo hace quienes se movilizan en los autos privados; pero más importante aún que este disfrute es la accesibilidad que se le debe garantizar a las poblaciones en condición de vulnerabilidad como son los niños, las mujeres, los adultos mayores, las personas en condición de discapacidad y por supuesto los más humildes de la ciudad, ¿que nos prometieron en el 2002? Que iban a invertir recursos cercanos por ochocientos mil millones (\$800.000.000) para solucionar todas las externalidades asociadas al transporte obsoleto, sobre ofertado, contaminante y en guerra del centavo colectivo urbano; nos prometieron que iban a disminuir la tasa de accidentalidad y muerte, nos prometieron que iban a disminuir los índices de congestión, que nos iban a mantener una tarifa accesible, que iban a disminuir el ruido y la contaminación y que iban a mejorar los indicadores de seguridad, nos prometieron calidad; porqué hoy siete años después de haber invertido esta cuantiosa cantidad de dinero el sistema no funciona, voy a tratar de responder con preguntas para que sean las autoridades las que nos reporten a los ciudadanos las respuestas.

¿Quiénes fueron las personas que diseñaron este sistema y que capacidad tenían en su momento de implementar, estructurar, planear un BRT que es la tipología del sistema de transporte masivo hoy implementado en la ciudad?, ¿en cuánto porcentaje se financiaron los operadores del transporte masivo que los tiene hoy en la insolvencia

económica? ¿Por qué no se da una intermodalidad entre los sistemas de manera que los ciudadanos podamos acceder a toda el área metropolitana en un solo pasaje? ¿porque no se vislumbra una solución en el corto plazo que permita que los ciudadanos podamos usar en la mayoría el sistema de transporte público? esas en general gobernador y audiencia son las inquietudes que desde los usuarios nos hacemos; esperamos que nos las puedan hacer en el corto plazo porque de otra manera representante Fredy a Bucaramanga y al resto de Colombia en donde están implementados estos sistemas ineficientes no le queda otra alternativa que la motorización o el transporte ilegal. Muchas gracias.

Presidente:

A usted Fernando Martínez. Tiene el uso de la palabra la gerente regional de la Contraloría doctora Clara Niño. Cinco minutos por favor doctora.

Gerente Regional Contraloría - Clara Niño:

Muy buenos días a todos muchas gracias. Voy a respetar el uso de los cinco minutos que me da, se presentó ante el contralor general de la República un cuestionario que me permito dar respuesta iniciando por informar cual es el alcance que tiene la Contraloría General de la República frente a la fiscalización de los recursos públicos.

La primera pregunta que nos hacen es: 1. ¿sírvese manifestar si la Contraloría General de la República adelanta acciones de control frente a los recursos que la Nación ha invertido en el desarrollo de los sistemas integrados de transporte masivo. De ser así, indicar si como resultados de estas tareas de control se han detectado irregularidades que puedan comprometer recursos públicos, manifestando en que sistema, y porque valor?

En desarrollo del precepto constitucional contenido en el artículo 267 establece que el control fiscal es ejercido por la Contraloría General de la República que se circunscribe al principio y por regla general a la vigilancia de la gestión de los recursos públicos de la Nación, o que tengan origen en esta, sea que la misma esté a cargo de entidades públicas del sector nacional, territorial o de particulares; control que es ejercido de manera posterior y selectiva conforme a los procedimientos, sistemas y principios que establece la ley.

Así mismo la Carta señala que los casos excepcionales establecidos por la ley la Contraloría General de la República podrán ejercer control posterior sobre cuentas de cualquier entidad territorial, por su parte el artículo 272 Ibidem establece que la vigilancia de la gestión fiscal de los departamentos, municipios o distritos en los que existan contralorías corresponderá a estas, y se ejercerá en forma posterior y selectiva pudiéndose concluir que dicha vigilancia recae sobre el manejo fiscal de los recursos propios de la entidad territorial de que se trate; dado lo expuesto y con fundamento en la Ley 310 de 1996, en su artículo 2° establece que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán y participarán con aportes de capital en dinero o en especie en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda al proyecto.

La Contraloría General de la República frente a los sistemas de transporte masivo realiza control fiscal al sujeto de control Ministerio de Transporte, unidad móvil sostenible quienes tienen como función de conformidad al artículo 3° de la resolución 00269 de 2012, funciones administrativas, financieras y contables, gestión social, gestión ambiental, adquisición y seguimiento de obras, seguimiento y evaluación, seguimiento de políticas de transporte y uso de suelos y seguimiento de políticas de administración de la demanda.

En tratándose del sistema de transporte masivo que opera en el Área Metropolitana Metrolínea es pertinente tener en cuenta que las fuentes

de financiación de la Nación están distribuidas de la siguiente manera: un total de quinientos treinta y cinco mil (\$535.000.000.000) millones que es el total de la inversión, un 70% de infraestructura le corresponde a la Nación teniendo claro aclararle que el 89.66 de la composición accionaria es el municipio de Bucaramanga; por lo tanto la competencia fiscal es de la Contraloría Municipal de Bucaramanga es bueno aclarar para que ustedes sepan hasta donde llega la competencia de la Contraloría General de la República este es el órgano control fiscal que directamente el sistema integrado masivo de Bucaramanga Metrolínea.

Hechas las actuaciones de la posición de la Contraloría esto es lo que a nosotros nos corresponde, ¿y que funciones concurrentes se han hecho? Se han hecho con la Contraloría Municipal de Bucaramanga, la departamental y la Contraloría General de la República, se evidenciaron cincuenta y cinco hallazgos administrativos: veinte presunta incidencia fiscal cuantificados en cuarenta y siete mil millones (\$47.000.000.000), veintinueve (\$29.000.000) con una presunta incidencia disciplinaria y seis (\$6.000.000) con una presunta connotación penal, de los cuales esos hallazgos fiscales uno lo maneja la Contraloría Municipal de Bucaramanga y que corresponde por ser el mayor accionario para conocer competencia de la fiscalización de esta entidad, y en cuanto a los procesos que se nos aclara qué procesos están llevando y a nombre de quien; es bueno aclararles que el artículo 20 de la Ley 610 no permite que cuando los procesos están en etapa probatoria dar a conocer ni nombres ni el estado de los procesos.

Presidente:

Muchas gracias a la gerente Regional de la Contraloría la doctora Clara Niño, habla la defensora regional de Santander doctora Claudia Patricia Rojas.

Defensora Regional Santander - Claudia Patricia Rojas:

Buenos días un saludo especial a la mesa principal, a los representantes y un fraternal saludo al doctor Fredy Antonio Anaya preocupado por los problemas de nuestra comunidad; por el tiempo pienso que desde la labor constitucional y legal que le corresponde a la Defensoría del Pueblo como organismo de control pero además como entidad encargada de la promoción y divulgación y protección de los derechos humanos voy a presentar unas recomendaciones respetuosas para que en este espacio y en esta comisión se tengan en cuenta; pensamos desde la Defensoría desde las diversas quejas acciones y recursos judiciales que nos corresponden que es importante la construcción de una política pública en relación con el transporte masivo, entonces sea la primera recomendación elaborar una caracterización o diagnóstico real y actual del sistema integrado de transporte masivo en el área metropolitana de Bucaramanga teniendo en cuenta como actor principal al usuario.

Elaborar un censo real actual del transporte informal o del transporte menor carros y motos en el área metropolitana.

Reconocer y revisar la accidentalidad que está ocurriendo en el área metropolitana y tenerla como un problema y afrontarla como un problema de salud pública.

Creación de una entidad o una unidad especial que haga seguimiento, control y vigilancia únicamente al sistema integrado del transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Estudiar y revisar para formalizar el transporte menor por parte del Congreso de la República y de otras acciones como la iniciativa popular y/o legislativa; esto nos parece que es una situación que se está presentando en el Área Metropolitana y que debe llamar la atención, para no ir tan lejos el 3 de noviembre el transporte menor como ellos se denominan el transporte informal de mototaxismo y carros se tomaron la ciudad, la bloquearon la defensoría intervino,

llegamos a un acuerdo se creó una mesa de trabajo para el 10 de noviembre y se llegó a una conclusión que es una problemática social, real que no se define ni se soluciona en una mesa municipal de trabajo, que es necesario la participación de los diferentes actores del orden nacional, las autoridades del orden nacional, departamental y municipal y las autoridades que les corresponde solucionar este tema y es así como convocamos para una reunión con todos estos actores para el 12 de diciembre para este año, pero que mire a muy buena hora se presentó este espacio importante por parte de la Comisión Sexta.

Es importante tener en cuenta como dato para dimensionar esa problemática social que se está viviendo, que mensualmente se están matriculando entre tres mil quinientas y cuatro mil motos en el área metropolitana; quiere decir que al año estamos hablando de cuarenta y cinco mil motos, que conllevan otra problemática como es la accidentalidad y demás, por eso estamos hablando que la accidentalidad se vea como un problema de salud pública.

El reconocimiento por parte de todas las autoridades públicas y privadas que el servicio de transporte público es un derecho fundamental que debe ser prestado por el Estado, así lo ha reconocido la Corte Constitucional en diferentes pronunciamientos; el fin social de la prestación del servicio de transporte público prima frente al fin económico o lucrativo de quienes operan el servicio; reconocer que las medidas implementadas por las administraciones municipales no han ayudado ni ayudan a la solución de la problemática, por el contrario, agudizan más la situación y se amenazan y vulneran otros derechos humanos, decimos nosotros que al reconocer el transporte público como un derecho fundamental en conexidad con otros derechos estaríamos evitando problemáticas o consecuencias que se generan.

Revisión de informe periódico que dé cuenta de los avances del proyecto hasta la terminación total de las obras del sistema integral; y diseño e implementación de una verdadera política pública de

movilidad masiva que incluya o priorice una prestación eficiente y eficaz del servicio público del transporte como un derecho fundamental y esencial del ciudadano con enfoque diferencial, con inclusión de todas las partes como transportador, usuarios, empresas y Estado. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias a la doctora Claudia Patricia Rojas, defensora regional Santander. Tiene la palabra el director del Área Metropolitana Víctor Azuero.

Director Área Metropolitana Bucaramanga - Víctor Julio Azuero Díaz:

Muy buenos días al gobernador Didier Tavera, a todos los representantes a la Cámara de la Comisión Sexta, a los diputados, a todos los presentes en este recinto, para aprovechar el tiempo un saludo a todos los presente.

Empezamos con contarles que en el 2010 se implementó en el Área Metropolitana de Bucaramanga la política pública del sistema de transporte masivo, dentro de esta política pública realmente lo que se implementó fue una copia del sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá en varias ciudades de Colombia sin mirar las situaciones específicas de cada ciudad; cada ciudad tiene una morfología totalmente diferente a la ciudad de Bogotá y esa copia fue muy mal implementada; entonces de ahí fue de donde nacieron los principales problemas que en este momento estamos viviendo ¿con esta copia que se hizo? Lo que se hizo fue desatender a los ciudadanos en la prestación del servicio público y esa desatención ocasionó el problema que hoy estamos viviendo y este es el transporte informal; fue un invento creado por el propio Gobierno Nacional eso se lo manifesté al superintendente en la reunión que suscribimos en Bogotá porque en Bogotá nos dicen que a los alcaldes de las ciudades

tomemos medidas de choque contra el transporte informal, pero esas medidas de choque no analizan la causa de la problemática y está en este momento es la prestación de un mal servicio público colectivo tanto del transporte masivo como del transporte colectivo y por lo tanto se generó el transporte informal o sea es una situación que se nos está presentando en las ciudades y este momento las protestas que se están generando en los diferentes municipios del Área Metropolitana son a consecuencia de la atención de esas medidas de choque que vienen del Gobierno Nacional y lógicamente no analizando las causas que generan esa aparición del transporte informal en las ciudades.

En el 2010 se proyectaron que iban a asistir aproximadamente unos trescientos ochenta mil pasajeros, en este momento el transporte masivo de la ciudad del Área Metropolitana de Bucaramanga está transportando menos de cien mil pasajeros, entonces vemos que es una problemática que lógicamente genera pérdidas y al generar pérdidas creo que tanto los operadores, ni ningún empresario trabaja para perder plata por eso el Área Metropolitana este año empezó una serie de reuniones con los empresarios los dueños del transporte colectivo de la ciudad que son los mismos operadores del transporte masivo aproximadamente llevamos unas siete reuniones y esta semana proyectamos reunirnos martes, miércoles, jueves y viernes para que los concedores del transporte busquen una solución a la problemática y los concedores de su transporte que esta implementado en el área metropolitana y esta como facilitador de este proceso está atendiendo estas reuniones para buscarles una solución.

Pero como lo manifiestan los mismos trasportadores que están aquí presentes es una solución bastante difícil de encontrar pero estamos haciendo el esfuerzo para buscar una solución integral a la problemática del transporte masivo y el colectivo, por eso señores representantes consideramos que esto debe tener una restructuración integral para que verdaderamente podamos disminuir el fenómeno del transporte informal. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra Fredy Cubides Metrocinco y se prepara Alfonso Pinto Afanador.

Metrocinco - Fredy Cubides:

Muy buenos días saludos a los honorables congresistas, doctor Fredy Anaya gracias por la invitación, gobernador buenos días, doctor Álvaro Celis y demás diputados de la Asamblea, autoridades del Gobierno Nacional, voy a intentar en cinco minutos resumir rápidamente lo que ha pasado en diez años desde que se viene hablando de transporte masivo; y voy a empezar con esto: el transporte masivo en Bucaramanga Metrolínea un ejemplo de lo que no se tiene que hacer con un transporte masivo y con esto no quiero ofender a nadie quiero ser muy respetuoso; pero si usted quiere quebrarse con un transporte masivo venga a Bucaramanga y mire lo que pasó porque esa es la realidad esa es la foto vuelvo y digo no quiero generar críticas pero es la realidad de lo que ha venido pasando en Bucaramanga.

Un proyecto que no tiene planeación y no tiene infraestructura, dos pilares fundamentales en cualquier megaproyecto de una ciudad ¿y por qué no tiene planeación? A nosotros nos ofertaron una licitación y una concesión que iba a ser desarrollada en tres fases con mucha pena tengo que decirlo esas tres fases; nunca se dieron, se convirtieron en sub-etapas y hoy ya no sabemos en qué vamos porque el proyecto fue mutilado desde el comienzo y fue mutilado desde que no existió la infraestructura y no estuvieron las cosas para realizarla y hubo la presión del Gobierno Nacional de la época que tenía que echar a andar los transportes masivos y por eso tenemos los resultados que tenemos hoy.

Infraestructura: miren lo que nos pasa a los operadores y por aquí vi al doctor Carlos Alberto García que estuvo acá cuando fue viceministro y

nos dijo hombre sí les faltan los patios talleres y quedó un compromiso para el 31 de enero del 2015, tener el patio taller de Piedecuesta y miremos rápidamente lo que ha pasado en Piedecuesta hoy: una caseta para que los conductores estén y un parqueadero sin nada, donde los transportadores tenemos que desplazar nuestra flota en vacío desde que sale de otro patio taller provisional que es en la línea ovidal donde estamos los dos operadores llevarlos en vacío al municipio de Piedecuesta y regresarlos en vacío en la noche; eso vale mucha plata y por eso tenemos los resultados financieros que tenemos hoy y que desafortunadamente tenemos que mostrar; un portal de Papi Quiero Piña que te de el 11.75 de la tarifa, miren en lo que esta con una demanda que fue fallada a favor del concesionario por ciento sesenta y ocho mil millones (\$168.000.000.000) de pesos, con intereses y desafortunadamente esto debería estar hace siete años y mire pasados siete años en lo que esta; nosotros compartiendo un patio taller de donde no podemos hacer nuestras economías de escala tan fáciles como tanquear un vehículo en el mismo patio como lo hace Bogotá, lo hace Cali, Barranquilla, hoy tenemos que llevarlos a diferentes estaciones de servicio aumentando más nuestras pérdidas y nuestros vacíos. Continuamos.

Un portal de Girón que para nosotros que está en marcha, que ya lo licitaron y que está en ejecución y que para nosotros no es el mejor sitio, porque la gente que está en sectores tendría que venirse en negativos, devolverse para hacer la transferencia, irse en un bus para Bucaramanga cuando una moto o cualquier otro servicio de transporte los puede poner en Bucaramanga muy fácilmente; luego la ubicación de Girón no es la mejor, que puede ser en diez años ¡sí! Pero la realidad es hoy y se está construyendo ese portal. Continuamos presentación.

En el norte en la mañana hablaba con el doctor Juan Gonzalo Jaramillo vale mucha plata hacer el portal del norte por las condiciones topográficas del lote y por la misma razón de Piedecuesta la gente tendrá que desplazarse negativo para ir a tomar el auto bus que lo va

a llevar al centro de Bucaramanga o a su destino de viaje lo requiera. Continuamos.

Esta es la foto de lo que pasó, nosotros asumimos y nos lo han dicho es que usted va a asumir el riesgo de la demanda, trescientos ochenta y cuatro mil pasajeros día iría a movilizar Metrolínea día, de los quinientos ochenta mil viajes que existían en el área metropolitana; esa demanda nunca se dio y no se va a dar, y no va a suceder porque la gente se motorizó o porque el transporte ilegal ha venido creciendo exponencialmente, luego esa premisa de los trescientos ochenta y cuatro mil pasajeros no va a aparecer y esa es la columna vertebral de todo sistema y con eso hicimos los cierres financieros todos los concesionarios incluso Metolínea; y no va a aparecer así ingresen al norte y al municipio de Girón lo máximo que llegaran a movilizar con este sistema tronco - alimentados eran cincuenta mil pasajeros y hoy estamos en cien mil o sea llegaremos a ciento cincuenta mil, ¡no señores! la ilegalidad es la que se está llevando a los pasajeros y está acabando con este sistema; tenemos que también hacer cambios a los contratos de concesión y mirar cómo hacemos convenios de colaboración empresarial donde pueda hacerse una integración tarifaria, una complementariedad operativa y hacer todo lo que se tenga que hacer porque el transporte hay que rediseñarlo, estamos a tiempo de rediseñarlo y la política pública lo que ha demostrado es que Cali, Pereira, Barranquilla y Bucaramanga no ha aplicado el sistema de transporte masivo que tenía Bogotá por todo lo anteriormente expuesto. Muchas gracias presidente.

Presidente:

Muchas gracias al doctor Fredy Cubides. Tiene la palabra el doctor Alfonso Pinto Afanador y se prepara el representante Fredy Anaya el citante de este debate.

Movilizamos - Alfonso Pinto Afanador:

Muy buenos días para todos, un cordialísimo saludo para el gobernador, los honorables representantes a la Cámara que nos honran con su visita, al presidente de la comisión, a los funcionarios, al viceministro de Transporte, al superintendente y a los demás funcionarios que nos acompañan el día de hoy.

Quiero primero ser muy claro, muy concreto para que los honorables representantes que pertenecen a diferentes partes del país sepan que es lo que pasa con el transporte masivo a nivel nacional; aquí en Bucaramanga se prestaba un buen servicio hace diez años, un servicio prestado por los buses, servicio colectivo que tenía una satisfacción por lo menos del 80%, no existía moto taxismo, no existía informalidad, se implantó el sistema de transporte masivo sin planeación, sin organización, sin previsión y llegamos al caos que tenemos el día de hoy; no sólo en Bucaramanga, yo le pido el favor a los funcionarios que me paren bolas porque a eso vienen aquí a Santander, aquí en Bucaramanga tenemos el caos del transporte la informalidad trescientos sesenta mil motos en el área metropolitana, más de veinte mil moto taxistas, informalidad al máximo esto trajo la consecuencia del mal servicio que se presta por parte del transporte aquí en la ciudad de Bucaramanga y el área metropolitana, pero es un denominador común en las otras ciudades Pereira, Barranquilla, Cali, aquí se inventaron y dijeron allá como en Bogotá está funcionando inventémoslo para todas las ciudades y lo implantaron a las buenas y a las malas ¿Por qué fracasó el transporte masivo? Esa es la pregunta, fracasó este porque del ciento por ciento que paga el usuario solo reciben los transportadores el 67%, yo pregunto ¿Cuál sistema o cual negocio es productivo después de que le quitan el 33%? Ningún negocio es productivo; por eso los transportadores estamos absolutamente quebrados, por eso debemos ciento veinte mil millones de pesos (\$120.000.000.000), por eso tenemos unas pérdidas de cincuenta y dos mil millones de pesos (\$52.000.000.000) al día de hoy porque el negocio es improductivo.

Yo he puesto el ejemplo y se lo puse al Presidente de la República en dos oportunidades, a diez viceministros que han pasado, a todo el mundo, es como cuando uno produce panelas a cien pesos y las vende a noventa, entre más produzca más pierde; me preguntó a mí el ministro Cardona, bueno Alfonso ¿pero qué hacemos? Le respondí quítele todas las arandelas que le cargaron al sistema, y ¿cuáles son esas arandelas? La infraestructura el 11.75%. hoy se logró quitarle el 11.75% pero no ha llegado para prestar un mejor servicio y no estamos los transportadores diciendo que nos los den a nosotros, es para optimizar el servicio para que el servicio no sea un fracaso y es porque lo demás se inventaron un ente gestor que quita casi el 7%, al Área Metropolitana había que darle un pedacito también, y se inventaron el sistema de recaudo más costoso del país con el 13.5% cuando en otras partes se paga el 8%, todo eso que le quitaron al sistema.

Al servicio hizo que quebrara el sistema de transporte por lo menos aquí en Bucaramanga; el alcalde me preguntó antes de posesionarse Alfonso que hacemos, le dije quítele todas las arandelas dese el lapo de acabar con el ente gestor, además era para gestar el sistema habiendo el Área Metropolitana que cumple las mismas funciones en el tema del transporte entonces para qué tienen otro ente gestor para que controle un contrato, eso es absurdo, y tiene que quedarse con el 6.85% de la tarifa, esto si no se resuelve pronto con una decisión nacional que la Cámara de Representantes o el parlamento debe hacerla van a catapultar a acabar con todo el transporte público del país, no de Bucaramanga, del país; porque eso es lo que ha traído consecuencias de que hoy la gente busque la informalidad, la moto, el carro que pase por su puerta, aquí la inconformidad más grande de todos los problemas que tenga la ciudad es el problema del transporte; va uno a los barrios y le dicen doctor póngame transporte ayúdeme con una ruta, nosotros no podemos otorgar rutas, estas las otorga el Área Metropolitana.

Entonces yo si le pido a la Cámara a la comisión que busquemos una salida, pero una realmente seria, una salida dándonos el lapo de que cometimos una equivocación, de que planificamos mal y hay que corregirlo, si no lo hacemos acabamos con el transporte público de Bucaramanga y de muchas ciudades del país; yo sé que muchos de ustedes son de muchas regiones de Barranquilla, Cali y el problema es el mismo similar, muy parecido es cuestión de que el Gobierno Nacional pensó ala estos transportadores se están llenando de plata quitémosles el 33%, esa fue toda la excusa entonces el 33% nos lo quitaron y acabaron con el transporte público.

Eso no se necesita ni traer un señor de Harvard, ni un científico de otras partes para saber que eso fue lo que ocasionó la quiebra del transporte público. Le dije al alcalde entréguenos a nosotros el transporte total a los trasportadores con la seguridad que prestamos un buen servicio, con la seguridad que vamos a todos los barrios, se elimina por lo menos en parte el moto - taxismo, ya está muy crecido y eso para eliminarlo totalmente es imposible.

Entonces yo los invito a los honorables representantes presidente lógicamente, a las autoridades, al ministro, miren este cuento se lo he echado al Presidente de la República tres veces, me dijo Alfonso yo le ayudo, claro estábamos en campaña; entonces yo les invito que le pongamos tantico esto no necesita hacer una conferencia de tres horas para saber cuál es el problema, se necesita diez o cinco minutos para decir mire este es el problema resolvámoslo. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el representante Fredy Anaya aquí en su casa doctor aceptado esa gentil invitación que usted nos hizo y la proposición a la Comisión Sexta, dirija usted el debate doctor.

H.R. Fredy Antonio Anaya Martínez:

Gracia presidente. Saludando a los funcionarios del alto gobierno, a los funcionarios del territorio, a mis compañeros de Congreso de verdad muy grato que estén hoy en Bucaramanga, a los medios de comunicación y vamos al grano quiero ser muy práctico, ustedes saben que no voy a echar discurso, vamos a decir las cosas como son el tema como bien lo decían no es el tema de Bucaramanga, Alfonso Pinto creo que hizo la radiografía más exacta sin tantas cifras de lo que pasa en el país y lo vamos a demostrar con unas cifras muy puntuales de lo que está ocurriendo, yo quedé abismado la semana anterior cuando hicimos el debate en la comisión sobre el tema de TransMilenio, es que si TransMilenio está colapsado que vamos a decir del resto del país si es que yo paso por la avenida Caracas y los buses son como decimos vulgarmente tetiados y resulta que los siete operadores también están colapsados es un problema estructural que arranco en la Nación y que lo invento la Nación, bien lo dijo Alfonso eso no lo inventaron los transportadores que hoy están colapsados y quebrados; eso lo inventó el alto gobierno y si quisiera que él le diera respuesta y solución a ese tema que es un tema de toda la ciudad, pero miren además voy hacer un reflejo y voy a dar las bases de donde salió la información porque no voy a echar cuentos ni les digo que me parece yo les digo con cifras las cositas.

Empecemos por la inversión de Metrolínea: me dice en la respuesta que la Nación ha invertido ciento noventa y cuatro mil millones de pesos (\$194.000.000.000) de pesos en el sistema, pero la Nación me dice que son cuatrocientos treinta y dos mil (\$432.000.000.000) me dice el Departamento Nacional de Planeación aquí no estoy hablando sino de un desfase de cuarenta mil millones de pesos (\$40.000.000.000), y aquí está la Contraloría y quisiera que ella tomara nota y le dijeran al Área Metropolitana cual es la inversión real; Metrolínea me dice que trescientos noventa y cuatro mil millones de pesos (\$394.000.000.000), pero el DNP me dice que cuatrocientos treinta y dos mil millones de pesos (\$432.000.000.000), y me voy al Ministerio de Hacienda y me dice que trescientos setenta y cuatro mil millones (\$374.000.000.000), están perdidos cuarenta mil millones

(\$40.000.000.000) de pesos no se en donde, pero tres entidades del Estado no pueden tener tres cifras diferentes sobre lo que se ha invertido en el sistema, y la promesa dijo aquí Palermo que eran ocho cientos mil millones (\$800.000.000.000) de pesos; se han invertido 7.4 millones de pesos en los sistemas, allá vamos muy atrasados en el informe.

En la infraestructura proyectada, miren es que Alfonso Pinto dijo algo cierto aquí se inventaron ese sistema desde Bogotá, pero a más de que le colgaron como veinte socios que quieren cada uno colgado a una tética de Metrolínea estamos en un sistema que no existe, miren la infraestructura que tiene Metrolínea en ese cuadro, estaciones de cabecera cuatro no existen, no cumplen, estaciones intermedias dos, no cumplen, estaciones centrales totales 24 no cumple, estaciones de puerta izquierda dos, no cumple, esto me lo dice Metrolínea no se lo inventó Fredy Anaya esto es un informe de Metrolínea, estaciones puertas derecha siete lo primero que cumple, paradas 89 no cumple, kilómetros totales de corredor troncal 20.1 no cumple, kilómetros iniciales de corredor troncal 8.5 cumple. Kilómetros de corredores pero en troncales 46 no cumplen, corredores alimentadores no cumplen; o sea no cumple nada, pero además eso sí lo evidenciamos todos tenemos un sistema de transporte masivo que tiene cuatro portales, uno en Girón no existe, les voy a mostrar una imagen tomada ayer a las 5 p.m de la tarde, hace dieciocho horas, yo traigo información en tiempo real, un portal en el norte no existe, un portal en Piedecuesta que hoy es una estación temprana no existe y en Papi Quiero Piña hay un jardín natural que está creciendo en PQP después de invertir cincuenta mil millones (\$50.000.000.000), y hoy ciento sesenta y ocho mil millones (\$168.000.000.000) en un laudo arbitral que está demandado que yo quisiera pedirle al alto gobierno y al Ministerio de Transporte que hiciera gestión con la Agencia Nacional de Defensa Judicial porque es que no podemos creer que miren ese es el portal de Girón el más avanzado del área metropolitana lo contrataron hace más de un año si o no gerente, y hoy mire en eso va; entonces un sistema que no llega a Girón ni un pasajero, un sistema que en el norte no

existe que es donde están los pasajeros lógicamente que tiene que estar quebrado porque es que el sistema no existe ¿Cuándo se va a hacer esa inversión? Dice el Gobierno Nacional que aplazaron las inversiones pendientes al 2018 y 2019 porque no se ejecutaron los recursos en los tiempos que estaban programados, entonces llevamos seis años.

Y voy a seguir con el informe para que veamos donde más estamos, hay otro informe de la infraestructura el déficit financiero a la fecha me dice Metrolínea son veinticinco mil millones (\$25.000.000.000.) de pesos de déficit, en el 2010 tres mil millones (\$3.000.000.000), 2011 mil millones (\$1.000.000.000), en el 2012 cuatro mil, en el 2013 seis cientos cincuenta millones, en el 2014 cinco mil setecientos, en el 2015 seis mil millones, cinco mil millones (\$5.000.000.000) de déficit de donde va a salir esa plata, y miren las demanditas en cuanto vamos datos oficiales, no como dijo el alcalde de Bucaramanga que lo veo en un video que dice que son quinientos mil millones (\$500.000.000.000) ¡no! Yo no invento ni digo las cosas a la loca, esto me lo dice Metrolínea, SIET veinticuatro mil millones (\$24.000.000.000), consorcio CONSOL cuatro mil millones, Consorcio CONCOLCROMAS novecientos y pico, UT Puentes dos mil doscientos, Orlando González trescientos ochenta y nueve, Daniel ciento cuarenta, estaciones Metrolínea ciento cincuenta mil millones quinientos cincuenta y seis (\$150.556.000.000).

Claro que está quebrado el sistema, ciento ochenta y tres mil millones (\$183.000.000.000) de pesos, que ahora quieren que los paguen los transportadores y que de paso lo que inventó el Gobierno Nacional si le están diciendo a Florida Blanca, Girón, Piedecuesta y Bucaramanga que paguen esos errores, yo no voy a responsabilizar a nadie, responsabilizo a todos los que han pasado por Metrolínea, a los alcaldes, al Gobierno Nacional porque el Ministerio es bien responsable del tema, el Gobierno invento el tema y bien lo dijo Alfonso Pinto para entregárselo a un ente burocrático Metrolínea; no es más que una burocracia mal administrada, son los transportadores

los que saben del tema yo sí creo que el sistema debe administrarlo los transportadores.

Hace diez años éramos felices en la ciudad y eran felices los transportadores y ganaban utilidades; hoy deben setenta y tres mil millones (\$73.000.000.000) los de Metrocinco y sesenta y tres mil millones (\$63.000.000.000) los de Movilizamos; y hoy gracias a la gestión del alcalde de Bucaramanga no están pagando intereses por dos años, pero no les da ni para pagar los intereses al sistema le deben a los operadores veintitrés mil millones de pesos (\$23.000.000.000), miren el promedio anual de pasajeros para demostrar que el problema no es del Área Metropolitana de Bucaramanga, es un problema nacional; en Medellín estaban previstos ciento setenta y seis mil que es tal vez de los mejores sistemas presidente en su tierra y en la tierra del doctor Víctor Correa; ciento setenta y seis mil quinientos pasajeros previstos, hoy hay ciento treinta y cinco mil tampoco han llegado al tope.

Pereira de ciento cuarenta, noventa y siete mil, Soacha de ciento veintiún mil, ochenta mil, Cali yo creo que doctor Carlos Alberto en Cali estamos igual de quebrados sí o no, de novecientos sesenta mil está en cuatrocientos ochenta mil, Bogotá de cinco millones doscientos está en dos cuatro, Barranquilla de trescientos cinco mil doctora Martha está en ciento once mil una tercera parte y Bucaramanga de trescientos ochenta y siete mil quinientos estamos en un promedio de ciento treinta y nueve mil pero este mes pasado no llegó ni a cien mil; está colapsado eso no necesitamos como dijo Alfonso descubrir nada diferente nos falta para lograr el equilibrio económico un millón quinientos mil pasajeros para que los señores de Metrocinco y de movilizamos no sigan quebrados.

Entonces frente a este tema yo sí creo que Metrolínea si debe liquidarse y celebro la presencia aquí del señor superintendente pero creo que de verdad a esto tienen que darle solución ya aquí, pasa como con la paz eso toca ya; esto no da ya más espera todos los

meses crece el déficit lo sabemos, lo sabemos todos ¿que alguien hace algo? Nadie hace nada y nosotros yo sí quiero llamar la atención del Gobierno Nacional porque es en todo el país, haber díganme que van a hacer para pagar esos casi doscientos cincuenta mil millones entre las deudas, el déficit y lo que les deben a los operadores, ¿quién va a poner la plata? Creyendo que van a llegar más usuarios; aquí todavía faltan por lo menos cinco años para que tengamos la infraestructura y no está ni la plata para esto, cómo lo van a resolver y los que saben del negocio que son los transportadores los tienen es cada vez más sacrificados deben ciento veinte mil millones de pesos (\$120.000.000.000) a los bancos ¿debe liquidarse Metrolínea? Yo creo que debe liquidarse Metrolínea y todos los sistemas del país y debe armarse una mesa de trabajo y si toca a través de una ley de la República decirle nación asuma porque es que ahora le están diciendo a los municipios y ya les mandaron una carta que ellos tienen que pagar esos ciento sesenta y ocho mil (\$168.000.000.000) millones de pesos.

PQP del jardín que fuera un jardín de ese adefesio que trataron de hacer colgándole concesiones al recaudo, concesión al constructor, ahí están quebrados ¿cuándo se terminan las obras de infraestructura? Vamos a ver cuándo se terminan, yo sí quiero llamar la atención al viceministro para que el ministerio y la superintendencia de verdad definan que van a hacer; soy partidario de que se liquide la burocracia que está en torno a los sistemas de transporte masivo y se le entregue a los transportadores que son los que saben del tema esa es mi intervención señor presidente ahora sí quiero oír que piensan sobre el particular el alto gobierno, que piensa Metrolínea y que de verdad seamos capaces de darle una solución definitiva al tema porque esto no es venir a echar discurso acá, muy bonito fueron y echaron discursos, sacaron pecho y la semana entrante la mismo no pasó nada.

De paso presidente quisiera que desde la comisión tuviéramos por tarea que todos los meses nos digan en el alto gobierno que han

hecho para resolver este tema que es una bomba de tiempo; porque son los transportadores los que están quebrados y son las familias de ellos las que no reciben hoy el sustento después de vivir tranquilos y después de ilusionarlos que se iban a llenar. Voy a contar un anécdota yo tenía dos busetas en Unitransa y cuando empezaron a colgarle las concesiones las vendí, yo no alcance a estar en el sistema de transporte masivo porque veía como le colgaban y para donde iban sí o no Fredy Cubides, él sabe creo que fue usted que se quedó con esas acciones. Eso es presidente.

Presidente:

Muchas gracias honorable representante, de verdad un reconocimiento porque usted tiene un gran liderazgo en la comisión y le pediría al secretario para que en la próxima comisión en Bogotá quiero presentar una proposición ojala todos la podamos firmar para que hagamos un gran debate a nivel nacional; porque usted acaba de poner la primera piedra doctor Fredy y la situación es muy compleja para que podamos escuchar todos los sistemas masivos en Colombia porque aquí lo que estamos buscando es siempre el ciudadano, el bienestar de ellos que es lo que nos mueve. Tiene el uso de la palabra Juan Pablo Ruíz, gerente encargado de Metrolínea y luego ya escucharemos al viceministro y al superintendente.

Gerente Encargado Metrolínea – Juan Pablo Ruíz:

Buenos días honorables representantes de la Cámara, señor viceministro vamos a pasar a la parte contractual para entrar al tema, por favor me pueden poner la presentación vamos adelantando, el representante Fredy Anaya nos diligenció, nos hizo llegar una serie de 16 preguntas a las cuales voy a responder rápidamente, la primera pregunta correspondía a los estados financieros a agosto del 2016, estos estados financieros de Metrolínea están ajustados de acuerdo a las disposiciones de la Contaduría General de la Nación y al manual financiero emitido en el 2013 por el Ministerio de Transporte y cumple

con la normatividad de las normas internacionales de información financiera.

La segunda pregunta hacía referencia al presupuesto general de la entidad, esto se compone a los ingresos del ente gestor que corresponden a los ingresos por el 6.85 y a los ingresos proyectados para el sistema de infraestructura del sistema integrado de transporte, y los gastos del ente gestor que corresponden a los gastos de funcionamiento, gastos de mantenimiento, y a los gastos destinados a la infraestructura que estarían los cuatro portales que como dijo el doctor Fredy Anaya que en este momento se dio inicio a la construcción del portal de Girón desde el mes de agosto estamos en un avance del 10% y se tiene proyectado terminar el portal a mediados de octubre del 2017.

La tercera pregunta hace referencia al panorama económico de la entidad, el dato que les presentó el doctor Fredy Anaya era de julio tengo aquí el dato actualizado a corte de octubre, es cierto el sistema está perdiendo cada vez más usuarios aunque no compartimos las cifras que dijo el doctor Fredy Anaya en el último corte estamos en promedio en ciento cuatro mil usuarios, el déficit operacional asciende a veintidós mil millones (\$22.000.000.000) de pesos, eso ya también es sabido por todos, la pregunta es ¿Qué está haciendo Metrolínea para cerrar este déficit? El 24 de septiembre salimos con la nueva metodología, las nuevas rutas que se diseñaron para optimizar el sistema, con esto lo que buscamos es reducir la cantidad de kilómetros que se estaba recorriendo; aquí el problema radica en que el año pasado o en los dos últimos años el incremento de la tarifa parámetro línea asciende a más del 22%, y con respecto al transporte público convencional no somos competitivos porque la tarifa del transporte público es de dos mil pesos (\$2.000) y la tarifa de Metrolínea es de dos mil cien (\$2.100), dado ese incremento sustancial en la tarifa lo más lógico es que los usuarios busquen algo más económico y eso es lo que también ha disparado el transporte

público no tradicional o la piratería, el incremento en la tarifa nos ha golpeado de forma sustancial.

Otro argumento que nos ha llevado a tener ese déficit es que el año pasado se contaba con treinta y cuatro buses del transporte público convencional operando para Metrolínea, el Área Metropolitana de Bucaramanga no renovó el permiso de operación para esos buses y eso hace que se pierda capacidad operativa, al perder esta capacidad no podemos mover la misma cantidad de usuarios y eso afectó desde enero de este año la cantidad de usuarios que podíamos movilizar; adicionalmente entre las dos empresas de transporte Movilizamos y Metrocinco a inicio de año teníamos treinta y un vehículos fuera de servicio, en total estoy diciendo que teníamos sesenta y cuatro vehículos fuera de servicio comparándolo con el 2015 a 2016, eso impactó la operación del sistema y esta pérdida de buses y el aumento de la tarifa es lo que ha golpeado y ha hecho que se disminuya la cantidad de pasajeros en el año 2016; a octubre de 2016 tenemos un desfase de tres millones cuatrocientos setenta y cuatro mil cuatrocientos ochenta y seis pasajeros, es decir a un promedio de once mil quinientos pasajeros diarios para poder hacer el cierre del déficit operacional.

La cuarta pregunta, operación financiera en el mediano y largo plazo: con la Nación, los municipios han destinado una serie de recursos que están destinados para la construcción de los portales de Piedecuesta el Portal del Norte y Portal de Florida Blanca; en este momento ya todos como hemos mencionado se está construyendo el portal de Girón que tiene ya los recursos garantizados por veintidós mil millones de pesos (\$22.000.000.000).

La quinta pregunta, hace relación a la implementación de subsidios de acuerdo a lo que está contemplado en los documentos Conpes: pero al respecto Metrolínea en este momento no cuenta con esta serie de ayudas puesto que ninguno de los alcaldes del Área Metropolitana en sus planes de desarrollo incluyó los subsidios en el transporte masivo.

El sexto punto, hace referencia cómo alcanzar el punto de equilibrio esperado y la demanda de pasajeros: ¿que hicimos este año? lo que hicimos fue un ajuste operacional que decidió el 24 de septiembre lo ejecutamos; donde se hizo un recorte importante en la cantidad de kilómetros; anteriormente les habíamos dicho que el año pasado estábamos recorriendo un millón trescientos mil kilómetros en el 2015, y que salieron de operación 64 buses, pero cuando inició año lo que vimos es que se hizo el ajuste por la administración anterior y se siguieron recorriendo los mismos millón trescientos kilómetros.

Con esta cifra de recorrido mensual y menos pasajeros el efecto es que se pierde plata, porque la bolsa no se cierra, la cantidad de plata que se recibe del sistema no alcanza para pagar los egresos y eso es lo que nos estaba generando un déficit de alrededor de setecientos millones (\$700.000.000) mensuales que acumulados es la pérdida que hemos venido diciendo de los veintidós mil millones (\$22.000.000.000).

Que se hizo entonces, a partir de mayo se pudo liberar los recursos del 1175 y en la última junta directiva se aprobó redistribuir parte de ese porcentaje para que el 5.09 entre a la bolsa para cubrir el déficit operacional; adicionalmente se hizo la optimización del sistema que se hizo el lanzamiento el 24 de septiembre donde tenemos a partir de esa fecha seis rutas expresas, lo que buscamos con estas seis rutas que son las rutas R1, T1, T3, P1, P6 y la P13, es movilizar a los usuarios del área metropolitana desde su punto de origen a su punto de destino en el menor tiempo posible. Otras cosas que ha afectado la movilidad y la cantidad de usuarios que podríamos movilizar en el área metropolitana son las obras de infraestructura que se adelantan en la ciudad ejemplo: con la obra del tercer carril nos vimos obligados a cerrar la estación diamante; el promedio en esta estación movilizábamos mensualmente diecisiete mil pasajeros, está próximo a entregarnos esta estación la del tercer carril pero resultaría difícil y prácticamente inviable decirles que vamos a recuperar esos diecisiete

mil pasajeros en el corto plazo porque esa estación lleva cerrada ya más de cuatro meses y más de seis meses sin prestar servicio, entonces hay que hacer todo un trabajo para volver a capturar todos los usuarios del área circundante a la estación diamante para que vuelvan hacer uso del sistema integrado de transporte masivo.

El séptimo punto, la pregunta hacía relación al contrato de recaudo: ya también se ha mencionado en varias oportunidades dentro de este debate que el ente de recaudo en este caso Transporte Inteligente le corresponde una tarifa del 13.5 que es la más alta de los sistemas integrados de transporte masivo en el país; al respecto ellos han venido cumpliendo con lo que le corresponde contractualmente que era el diseño y suministro, implementación de las pruebas, integración tecnológica del sistema de recaudo, la puesta en marcha y el mantenimiento y la explotación comercial del sistema de recaudo del transporte masivo.

La octava pregunta, hacía relación a las inversiones que se han adelantado hasta octubre del 2016: que el doctor Fredy Anaya bien lo mencionó en el cuadro, yo lo tengo actualizado a 31 de octubre de 2016, asciende a cuatrocientos veintinueve mil millones (\$429.000.000.000) de pesos, la infraestructura que se ha venido construyendo son las estaciones de transferencia del parque estación Uis, la estación de transferencia de Provenza, las estaciones que están sobre la troncal del sistema integrado de transporte y obras de infraestructura vial en los tres municipios Floridablanca, Piedecuesta, Bucaramanga.

La novena pregunta, que cómo es la competencia entre el sistema integrado de transporte y el transporte público convencional: en realidad esta pregunta no la puede responder Metrolínea porque no es el ente encargado de regular el transporte en la ciudad; esa es una pregunta que la debería de responder el Área Metropolitana de Bucaramanga que es el encargado de regular el transporte masivo en la ciudad.

La décima pregunta, cómo es la relación que mantiene Metrolínea con los operadores del sistema: Metrolínea tiene una relación comercial para la ejecución de los contratos donde le hacemos seguimiento a cada uno de los contratos y velamos porque se cumpla con lo que se tiene pactado contractualmente.

La pregunta número once, futuro de la movilidad y el transporte urbano en la ciudad de Bucaramanga: igualmente esta pregunta va enfocada más hacia el Área Metropolitana, nosotros somos una parte de los que prestan el servicio público de la ciudad, pero quien regula y debe de dirigir el transporte en la ciudad es el Área Metropolitana de Bucaramanga; lo que si estamos haciendo es que bajo la batuta del Área Metropolitana estamos participando en las mesas de trabajo con los transportadores del sistema público convencional para buscarle soluciones al problema de movilidad en el Área Metropolitana.

La pregunta número doce, seguimiento y cumplimiento a los documentos Conpes: este se puede partir en dos partes primero: el seguimiento a la construcción de la infraestructura, falta por construir las estaciones de cabecera o patio talleres que ya todos sabemos cuáles son el Portal del Norte, Papi Quiero Piña, Piedecuesta; y como hemos venido mencionando se inició la construcción del Portal de Girón, y un segundo punto que es la implementación de la operación del sistema que debería de llegar según el documento Conpes al 66% en la actualidad tenemos un cubrimiento del 47% hace falta ingresar al municipio de Girón y a la zona norte de Bucaramanga para completar ese 66%, y también poder cumplir con lo que dice el documento Conpes que en la ciudad de Piedecuesta se debería de prestar el servicio por parte de Metrolínea en un cien por ciento; en la actualidad estamos prestando el servicio de manera compartida con el sistema colectivo para poder cumplir con estas directivas hace falta vincular al sistema 132 vehículos.

La pregunta trece, cómo ha sido el acompañamiento de la dirección Nacional de Planeación: al respecto y en compañía con el Ministerio de Transporte hemos venido adelantando todo lo relacionado con la inclusión, los diseños y la construcción del portal de Papi Quiero Piña mientras la formulación de una asociación público privada con particulares.

Pregunta catorce, condenas pendientes de pago por parte de Metrolínea: también el doctor Fredy Anaya hizo una amplia explicación de este tema, está totalmente actualizados los datos aquí a 30 de septiembre del 2016, las deudas ascienden por laudos y por sentencias judiciales a ciento ochenta y cuatro mil millones (\$184.000.000.000), cabe anotar que también según los documentos Conpes y la directrices de la Contraloría General de la Nación estas deudas deben ser asumidas por los municipios del área metropolitana de Bucaramanga; el estado de contratación de los portales en este momento vuelvo a mencionar ya se dio inicio a la ejecución y construcción del portal de Girón, vamos en un porcentaje del 10% de avance y estamos haciendo una reestructuración de los diseños de los portales de Papi Quiero Piña, Portal de Piedecuesta y el Portal del Norte, estos tres deben entregar los diseños a corte del 28 de diciembre para poder hacer los contratos de inicio de obra en el primero y en el segundo semestre del año 2017, ya se tiene garantizado los recursos para el Portal del Norte por parte de los municipios y de la Nación.

La pregunta dieciséis, el doctor Fredy Anaya nos preguntaba que cuál es la situación jurídica del Portal de Piedecuesta, pero cabe mencionar que a la actualidad este portal no tiene ninguna situación jurídica pendiente.

Esas eran las 16 preguntas que nos elevó el doctor Fredy Anaya y nosotros con mucho gusto le dimos respuesta y atendimos todas las solicitudes y estamos atentos a cualquier inquietud de su parte.

Presidente:

Muchas gracias doctor Juan Pablo Ruiz gerente encargado de Metrolínea. Tiene la palabra la doctora Martha Villalba del Departamento del Atlántico Partido de la U, y luego la representante que hoy se encuentra en su tierra doctora Lina Barrera.

H.R. Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias presidente, quiero dar nuestros más sinceros agradecimientos al doctor Fredy Anaya por la oportunidad de llegar aquí a su departamento y discutir temas importantes y trascendentales como es el tema de movilidad, vital para la dinámica misma y el desarrollo de este departamento, al doctor Alejandro Maya vice del Transporte, a Javier Jaramillo de la Superintendencia de Puertos, a Carlos Alberto García de INVÍAS, Iván Mustafá del Fondo de Adaptación, Juan Pablo Ruíz gerente de Metrolínea, Didier Tavera gobernador que ha sido de verdad muy atento mostrando el calor, el afecto y el cariño de toda la gente de esta tierra hermosa, Álvaro Celis Carrillo, al presidente de la Asamblea, a los diputados y diputadas que hoy nos acompañan, a los alcaldes y demás funcionarios que han intervenido hoy.

Si bien la política de movilidad y de organizar todo lo relacionado en las distintas ciudades capitales de los distintos departamentos fue estratégica, loable y además necesaria porque existían graves inconvenientes lo decían aquí de contaminación, de accidentalidad, de informalidad, de situaciones irregulares que obviamente no permitían el avance de nuestras ciudades y que debemos tener claro que durante el periodo de gobierno del 2002 al 2010 aproximadamente, tenían como política precisamente el fortalecimiento de los transportes del sistema masivo fue una política de Estado que estableció así como en anteriores gobiernos se establecieron aspectos diversos; hoy para el Gobierno Nacional lo prioritario es la educación, la erradicación de pobreza pero cada gobierno tiene una política que implementar y en el periodo del 2002 al 2010 efectivamente fue cuando se dio inicio a toda

la reorganización en las ciudades capitales como en el caso de Barranquilla mi ciudad, Bucaramanga, Pereira, Cali, Medellín, la ciudad de Bogotá todo el tema de los sistemas de transporte masivo.

Yo creo que la verdad nos metimos en un negocio que no conocíamos, que no tuvo una organización debida desde el inicio, no se estructuró, o de pronto nos colocaron a las ciudades capitales como es el caso de Bucaramanga la responsabilidad de organizar un sistema con fundamento a unos estudios de una ciudad capital que no obedecía a la realidad, o sea aquí se hicieron las cosas sin tener en cuenta lo que ocurría en la dinámica de cada una de las entidades territoriales nos compararon a nosotros a la ciudad capital y a esas grandes ciudades donde el sistema de transporte masivo era exitoso y hoy estamos pagando las cuentas Fredy de esta grave situación; y lo digo porque escuchar la problemática que le asiste a la ciudad de Bucaramanga y toda su área metropolitana es la misma problemática que le asiste a la ciudad de Barranquilla y a todos los municipios, la organización del sistema no son eficientes, no son rentables económicamente, han generado un caos en las ciudades capitales nuestras en el caso particular hemos observado como aquí en Bucaramanga tenemos graves inconvenientes o sea hay unas inversiones importantes que están en el orden de los quinientos mil millones (\$500.000.000.000) de pesos, donde se dio recursos por parte del Gobierno Nacional pero también la ciudad capital y los municipios del área metropolitana aportaron o sea no es una inversión cualquiera.

El gobierno dio los recursos pero desafortunadamente los estudios que fundamentaron el sistema como tal es lo que ha generado los graves inconvenientes, aquí no se escuchó a todo el mundo y quiero decirlo porque obviamente a los transportadores que ya venían en el ejercicio mismo bien, precaria, mal como queramos decirle no les permitimos también participar de la solución de manera activa y con un diagnóstico claro de lo que ellos venían realizando en nuestras ciudades.

Se generó un hueco financiero importante para todos los transportadores de los municipios del área metropolitana pero también se ha generado un caos para el sistema como tal; creo que la crisis inicia desde el mismo momento en que se ha concebido este mecanismo de transporte y creería que mirando las deudas que hoy tiene el sistema como tal es también a la poca, deficiente o de pronto ninguna defensa judicial que se tenga como tal del sistema; no podemos echar la culpa a que el Gobierno Nacional si no hizo un estudio ¡no! Es que no hemos sido lo suficientemente templados como para hacer una defensa de la entidad que orientamos o defendemos; no es posible que exista una carga de una deuda de más de ciento noventa y cinco mil millones (\$195.000.000.000) de pesos, aquí hay que mirar que está pasando y lo decía el compañero Fredy es que de pronto tenemos una entidad dirigida donde existe una carga burocrática que no está haciendo las funciones que le corresponde.

Creo que tenemos que revisar también cuales son las acciones pertinentes que se vienen realizando y mirar si también ahí está el problema de fondo de lo que hoy ocurre en el sistema como tal del transporte masivo, porque lo hemos visto en Pereira, porque lo vemos con mucha preocupación en la ciudad capital que es Bogotá, en la ciudad de Barranquilla con el TransMetro aquí se hicieron se diseñó todo un sistema pero no tuvieron en cuenta las vías nuestras, no se tuvieron en cuenta muchos aspectos que hoy definitivamente la ciudad como tal debió encarar y aquí hay un problema que nos está obligando a nosotros como legisladores y al Gobierno Nacional a revisar la política pública de movilidad.

Y les quiero decir que la movilidad es tan fundamental como la educación y la salud porque para poder acceder a los centros de educación es necesaria la movilidad, para poder acceder a la salud es necesario el poder transportarnos entonces hoy hay que pedirle al Gobierno Nacional aquí estamos los congresistas para poder trabajar en una verdadera política pública de movilidad en nuestro país, esto

es necesario y el problema que hoy tiene el transporte masivo es lo que nos debe obligar y debe conducir a que efectivamente radiquemos y estudiemos el problema de fondo, aquí no podemos dar más dilaciones porque esto es una bomba de tiempo que no le podemos dejar a los alcaldes de las ciudades capitales y mucho menos a los alcaldes de los municipios del área metropolitana como es el caso del área metropolitana de la ciudad de Bucaramanga; los municipios no tienen los recursos económicos para solventar los problemas sociales que tienen en sus comunidades y ahora mucho menos vienen a resolver un problema de vieja data que definitivamente se está convirtiendo cada día en una bomba de tiempo.

Yo también creería de que es importante que se conozca en el Plan Nacional de Desarrollo que nosotros aprobamos se dejaron unos aspectos importantes que permiten a las entidades territoriales buscar recursos para financiar los transportes masivos y ahí podemos hablar del tema de los parqueaderos que también son fuentes importantes para que los sistemas puedan financiarse como tal y de igual manera la congestión de vehículos de particulares.

De pronto esa no sea la solución definitiva para el sistema como tal, pero tenemos que ser creativos y yo también hoy en la ciudad de Barranquilla estamos pensando en un fondo de tarifa, este también podría entrar a financiar el transporte masivo en la ciudad de Bucaramanga, el tema del fondo de la tarifa es que también hay que tener autoridad municipal y me extraña muchísimo que el alcalde ante una problemática tan importante como tiene la ciudad no esté aquí acompañándonos en esta sesión porque el alcalde es el que tiene la responsabilidad de garantizarle a los ciudadanos el transporte como tal y hoy aquí el alcalde no está y con mucho respeto le quiero decir que hoy su comunidad está siendo afectada y hay que buscar mecanismos y el Congreso de la República y el alto gobierno aquí presentes es el que presenta las soluciones a lo que las comunidades hoy padecen Fredy.

Presidente quiero decirles la ciudad de Barranquilla cuando nos reunimos para el tema de Electricaribe ustedes nos apoyaron y hoy el Gobierno Nacional después de este debate asume una posición de intervención y de búsqueda de soluciones y aquí estamos nosotros para garantizarles también a la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana que vamos a buscarles soluciones y vamos a apoyarlos y ayudarlos para que definitivamente esta problemática no siga aquejando no solamente a la ciudad de Bucaramanga sino también a todas las ciudades que hoy padecen como la ciudad de Barranquilla, Pereira, Bogotá, como Cali el MIO vicepresidente usted sabe lo que vive la ciudad de Cali con todo el tema del transporte masivo; allá ha sido un fracaso total pero hay que buscar soluciones y creo que este es el momento y es la oportunidad para poder nosotros pensar y tomar soluciones definitivas que permitan a nuestra gente y no solamente a la gente sino también a los empresarios del sector que hoy ven afectadas sus finanzas de manera significativa y que no encuentran un norte, no encuentran un horizonte, aunado a ello diría yo situación tan compleja como la que viven los usuarios del transporte que no tienen una alternativa; también es indispensable presidente que el alcalde de la ciudad de Cali al igual que los alcaldes del área metropolitana asuman las riendas desde el punto de vista de controlar el tema de la informalidad y de la ilegalidad, el mototaxismo, el tema de vehículos que transportan y que le quitan las posibilidades al sistema todo esto es autoridad municipal.

Yo de verdad presidente quería contribuir de alguna manera con estos apuntes y decirle a la ciudad de Bucaramanga a este departamento hermoso que estamos desde el Congreso de la República en la Comisión Sexta dispuestos a apoyarles y ayudarles para salir adelante y seguir siendo esa ciudad cuarta más importante en el país, ojala Barranquilla tenga los hermosos paisajes y la posibilidad de crecer como la tienen todos y cada uno de ustedes muchísimas gracias.

Presidente:

A usted doctora Martha Patricia Villalba del Departamento del Atlántico Partido de la U, por su compromiso y sus aportes y ya Colombia sabe lo que hicimos en Barranquilla con Electricaribe hoy lo estamos haciendo desde esta grandeza de tierra. Doctora bien pueda aquí nosotros en su casa doctora Lina Barrera que gusto acompañarla acá en su tierra bien pueda.

H.R. Lina Barrera:

Gracia presidente. Un saludo especial a los funcionarios del alto gobierno que nos acompañan, a los alcaldes de la provincia de García Rovira, a nuestros colegas y compañeros de la Comisión Sexta de la Cámara en verdad muchas gracias por estar acá en Santander.

Yo simplemente quiero decirle doctor Fredy que esto hay que ponerle cansancio así como la costa se unió en su totalidad para el tema de Electricaribe que era algo que tenía esta región tan sentida yo pienso que usted ha abierto hoy nuevamente este debate; ya acá en Santander desde la misma Comisión Sexta se hicieron dos, tres debates para hacerle un llamado al Gobierno Nacional, se visitó y a mí me parece súper extraño doctor Fredy que usted no hubiese involucrado al Departamento Nacional de Planeación, es que quien creo este sistema de transporte masivo en Colombia fue el Plan de Desarrollo 2003 -2006 donde el expresidente Uribe hizo un embeleco a todas las ciudades capitales del país haciéndoles un llamado que esta era la mejor alternativa en materia de sostenibilidad, en materia ambiental, en materia social y salud pública para los habitantes de estas ciudades capitales; pero no, so pena de eso el alcalde de nuestra ciudad doctora Martha contrató un estudio con una universidad muy prestigiosa que es la Universidad Industrial de Santander y le dijo y le mostró y dijo que era lo mejor que le podía pasar a Bucaramanga; que ese sistema de transporte masivo iba a tener los usuarios que aquí ya han explicado, mire aquí el doctor Alfonso Pinto ha hecho una excelente intervención que creo que ahí es donde el Gobierno Nacional debe prestar atención y debe dirigirse;

porque es que esos estudios que hizo la Universidad Industrial de Santander hoy al cabo de seis años están demostrando que fue mal diseñado, mal estructurado, que fue un estudio deficiente y que por eso hoy el sistema de transporte masivo en Bucaramanga y su área metropolitana está fallando y aquí hay que decir la verdad y la dijo el doctor Alfonso Pinto y lo ha repetido señor superintendente no es posible que de la tarifa que se le cobra al usuario cojan 7 puntos para el ente operador que es Metrolínea, bueno revisemos si esos 7 puntos de ese porcentaje de la tarifa es suficiente para que esa empresa administre el sistema masivo en Colombia, o le estamos dando muchos puntos, pero no obstante señor superintendente de esa tarifa el 13.5 se inventaron la figura de que había que crear una empresa para que recaudara los recursos o sea haber por favor en la cabeza de quien está que crean una empresa para que administre el sistema y crean otra empresa para que recaude.

Yo me pregunto el mismo ente operador Metrolínea no puede recaudar ¿y nos ahorramos esos 13.5? ¿No será que es ahí donde está el negocio que quisieron crear para beneficiarse unos pocos y aprovecharse de esta nueva figura del transporte masivo acá en Santander? Y entonces le dicen a los transportadores con esos estudios de la UIS, acaben allá vengase para acá, saquen sus buses métense aquí en esto que es un negocio excelente y hoy la realidad es otra; pienso que nosotros aquí es donde doctor Fredy se debe analizar y superintendente nacional de Puertos y Transportes no dejemos que esto crezca como creció Electricaribe, tres años toda la costa unida reclamándole al gobierno intervenga, liquide, haga algo y ayer que salió a decir el superintendente tienen razón toca liquidar, toca intervenir y no me quiero meter en el sistema de transporte de Cali, de Barranquilla, porque no lo conozco pero creo que deben estar en las mismas situaciones que está el sistema de transporte en Bucaramanga y aparte de eso de esa tarifa cogen el punto 9 para destinárselo al Área Metropolitana y ¿saben que hace esta doctora Martha? Entorpecer el trabajo que hace Metrolínea porque si los operadores le dicen a Metrolínea crea una nueva ruta para tal barrio

porque estamos deficientes, si al Área Metropolitana no se le da la gana autorizarle la entrada a operar a esos buses a esos barrios, o ciudades no pasa nada entonces ahí señor superintendente, señor viceministro ahí es donde tenemos que entrar y focalizar el debate.

Si realmente como se estructuró ese sistema acá en Santander, en Bucaramanga, en el Área Metropolitana, todo lo que le están quitando a la tarifa entonces dicen subamos a la tarifa por favor porque siempre tenemos que ir en contra del usuario, porqué siempre tenemos que perjudicar a la comunidad cuando aquí hay un negocio un 13.5 que a mi modo de ver sobra, un 1.9 de pronto del Área Metropolitana que hay que revisarlo si sobra o no ¿Por qué? Porque es que no es solo Bucaramanga aquí está integrado Floridablanca, Girón y Piedecuesta, pero realmente el que manda en Metrolínea es Bucaramanga porque si no estoy mal el 90% del dueño es Bucaramanga pero ¡ah! ahí viene otro problema Floridablanca, Girón y Piedecuesta aunque son mínimos si son solidarios con las demandas judiciales que tiene hoy Metrolínea por ciento ochenta y cinco mil millones (\$185.000.000.000), entonces ahí es donde tenemos que realmente nosotros analizar y que es lo que está pasando y cómo vamos a solucionar esta problemática que tiene hoy el sistema acá en Santander. Muchas gracias.

Presidente:

A usted doctora Lina Barrera, como conocedora de la problemática en su tierra. Tiene la palabra por parte del gobierno el doctor Alejandro Maya Martínez viceministro de Transporte.

Viceministro de Transporte – Alejandro Maya Martínez:

Un saludo muy especial para el doctor Iván Darío Agudelo presidente de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, doctor Carlos Cuero Valencia vicepresidente de la Comisión Sexta, al secretario doctor Jair un saludo muy especial también secretario de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, al delegado del señor

gobernador el doctor Didier, secretario de infraestructura doctor Mauricio Mejía que hace presencia en la tarde de hoy, al señor presidente de la Asamblea Departamental de Santander, superintendente de Puertos y Transporte Javier Jaramillo un saludo muy especial para el doctor Iván Mustafá director del Fondo Nacional de Adaptación, santandereano y buen amigo del presidente Santos, al director del INVÍAS doctor Carlos García Montes, al doctor Juan Pablo Ortiz gerente de Metrolínea, a todos los honorables representantes de la Cámara y particularmente de esta Comisión Sexta, a los diputados de la Asamblea Departamental, a los alcaldes y alcaldesas de los diferentes municipios de Santander que hacen presencia en el día de hoy, un saludo muy especial a los delegados de la Procuraduría Contraloría, Defensoría, a los diferentes medios de comunicación que hacen presencia también hoy en el recinto de la Asamblea Departamental, un saludo muy particular para el honorable representante Fredy Antonio Anaya congresista que convoca, que nos invita a visitar su tierra para hablar de un tema fundamental y trascendental como es los sistemas masivos en el país, un saludo para todos los presentes amigos y amigas todos.

Realmente los sistemas masivos en el país es un tema que como bien mencionan ustedes todos los días tenemos que prestarles la mayor atención; los sistemas integrados de transporte masivo como pueden observar ustedes en las diferentes pantallas lo tenemos dividido en dos: los sistemas integrados de transporte masivo los cuales están en operación siete en el país con unas inversiones superiores a los 7.7 billones de pesos; un aporte correspondiente de la Nación de un 70% de los cuales ya se han girado se han invertido realmente en cada uno de estos siete sistemas 7.7 billones de pesos, como lo mencionaba que corresponde a un 85% del compromiso presupuestal que se viene adelantando de tiempo atrás, pero a los territorios también vienen haciendo un esfuerzo muy importante que es disponer del 30% de los recursos relacionados con cada uno de estos sistemas integrados de transporte masivos por un valor de 4.7 billones de pesos, estas siete ciudades del país ya han dispuesto de estos recursos.

Y los sistemas masivos son siete porque son aquellos que operan en las ciudades justamente más grandes, más importantes del país, es decir aquellas que tienen más de seiscientos mil habitantes como es justamente esta área metropolitana de la ciudad de Bucaramanga.

Y los sistemas estratégicos de transporte público que son los que se dominan los SETP que son los que hoy están surgiendo en el país corresponden en este momento en etapa de implementación a ocho con inversiones superiores a los 1.5 billones de pesos de los cuales ya están girados el 27% que corresponde a ese valor y el 30% por supuesto también son gestiones que adelantaran cada una de esas entidades municipales como la ciudad de Pasto, Popayán, Armenia, Montería que son ciudades que están por debajo de los seiscientos mil habitantes pero que no son inferiores a doscientos cincuenta mil habitantes.

Si entramos y revisamos cual puede ser el diagnóstico ya los oímos a ustedes con un gran conocimiento de los sistemas al representante Fredy, a la representante Lina y por supuesto a todos los que hicieron el uso de la palabra como Alfonso Pinto; aquí nacen estos sistemas hace ya varios años prácticamente una década ha transcurrido desde su nacimiento y nacen los sistemas como una estructura de un modelo que plantea la operación organizada, regulada y controlada por un ente gestor donde la fuente única y exclusivamente proviene de la tarifa y ahí indudablemente se presentó el primer error; porque no hay sistemas integrados de transporte público en el mundo que puedan sustentar su operación única y exclusivamente en la tarifa y es decir que se tenía una estructuración de los sistemas sustentados única y exclusivamente con el ingreso de la tarifa cómo funcionaba anteriormente los TPC que era el transporte público colectivo normal.

Regular el que funciona en cada una de las ciudades del país aún modelo auto sostenible como lo mencionaba la honorable representante Alba; y ese fue un gran paso, gran avance en el sentido

en que se le dio facultades a través del Congreso de la República particularmente con el liderazgo de esta Comisión Sexta de poderles brindar a los alcaldes la posibilidad de tener recursos distintos a la tarifa y por supuesto que este Congreso produjo una ley en la que los alcaldes pueden sustentar esas acciones para poder ser creativos como la representante Alba invitaba a las autoridades locales del país en el sentido de que hoy la ley les dispone posibilidades distintas a la tarifa para ayudar a solventar todos y cada uno de estos sistemas de transporte masivo en el país.

Si entramos y revisamos muy rápidamente TransMilenio el diseño conceptual de este viene del año 1997, y TransMilenio hoy, no las troncales, no las rutas alimentadoras del sistema integrado de transporte público lo denominado SITP, justamente como lo mencionaba el representante Fredy con gran conocimiento del tema tiene dificultades frente a su operación.

MetroCali fue concebido un estudio de factibilidad no sé si lo tenemos en pantalla desde el año 96, Pereira desde el año 2001, Barranquilla desde el año 2002, Bucaramanga desde el año 2003, Medellín desde el año 2003 y Cartagena desde el año 2003; es decir que la concepción del sistema aquí en la ciudad de Bucaramanga particularmente a mencionar a Metrolínea fue diseñado conceptualmente y operacionalmente por la Universidad Industrial de Santander como ustedes lo mencionaban en el año 2003 hace ya más de trece años y efectivamente frente a esas estructuraciones desde el punto de vista operacional se presentaron dificultades en la implementación que hoy conocemos y que tenemos todos los enormes problemas que se producen frente a la implementación de estos sistemas.

Si entramos a revisar que estos sistemas integrados de transporte público masivos en el país son sin lugar a dudas iniciativas de los entes gestores de las ciudades, el Gobierno Nacional lo que le corresponde es disponer de los recursos que están incorporados en

cada uno de los CONPES que se han producido para cada uno de los sistemas en el país y ha venido honrando ese compromiso de tiempo atrás de gobiernos anteriores incluso; pero requerimos y los sistemas requieren que efectivamente haya un compromiso desde lo territorial no nos olvidemos que la Constitución Política habla de la descentralización y que efectivamente las primeras autoridades de tránsito y de transporte en cada una de las jurisdicciones son los alcaldes y estos son los que les corresponde realizar los controles a la ilegalidad de influencia en los sistemas como lo podemos ver en las fotografías, por supuesto aquí no se pueden presentar paralelismos en la oferta del transporte público en ninguna ciudad del país es a los alcaldes por supuesto a los que les corresponde entrar a revisar efectivamente una reestructuración de las rutas que le permita darle a la ciudadanía cobertura y calidad en cada una de las rutas que está prestando los servicios integrados de transporte masivo.

Pero efectivamente si en el país encontramos y en ciudades como Bucaramanga que existen informalidades, ilegalidades en la prestación del servicio público representados en el mototaxismo y que efectivamente no hay una mano fuerte que contenga esa situación todos los días por más que hagamos algo no vamos a lograr recuperar usuarios al sistema integrado de transporte masivo y esa es una realidad a puño que tenemos; el mototaxismo en el país y particularmente en la ciudad de Bucaramanga por supuesto que esta lesionando los intereses colectivos, generales y superiores del sistema integrado de transporte masivo pero entre otras cosas está poniendo en riesgo la vida de quienes está conduciendo y quienes están acompañando la movilidad en esas motocicletas. Y para eso les doy datos concretos el año pasado lamentablemente murieron seis mil ochocientos cuarenta y un colombianos en las vías públicas del país carreteras nacionales, departamentales, municipales y de esas muertes que de por si son muchísimas, históricas entre otras cosas el 50% corresponde a usuarios de motocicleta y el 10% corresponde a peatones atropellados por motocicletas, es decir que el 60% de las

muerdes que se están generando en el país en las vías públicas corresponden sin lugar a dudas al uso de la motocicleta.

Poner en riesgo a más colombianos en el sentido de estimular por un lado o no enfrentar con toda la fuerza y determinación la ilegalidad en la prestación del servicio público lógicamente cuando volvamos aquí a hacer un seguimiento a los acuerdos que se realicen veremos menos usuarios en el sistema integrado de transporte masivo y podremos ver incluso mayor mortalidad en las vías de Bucaramanga, por supuesto que aquí hay una situación social que también hay que atender pero será la mano social que también le brinde la posibilidad a quienes están teniendo su diario vivir del mototaxismo, tener la posibilidad desde la alcaldía con el apoyo si se quiere de los diferentes estamentos de la gobernación desde el punto de vista social y de la misma Nación extender la posibilidad que se pueda migrar hacia otros sistemas que estén efectivamente legalizados en el país. Porque realmente pensar en legalizar el mototaxismo en el país sería poner en riesgo la vida de muchos colombianos como lo estamos viendo hoy en las estadísticas que nos entrega la Agencia Nacional de Seguridad Vial, igualmente lo mencionaban ustedes las contingencias judiciales en la ciudad de Pereira gracias a un gran esfuerzo que realizo la defensa jurídica del ente gestor fallaron hace una semana o semana y media una demanda en favor del ente gestor por valor superior a los ciento cuarenta mil millones de pesos (\$140.000.000.000), es decir que se requieren entes gestores que efectivamente defiendan los intereses de cada una de los diferentes litigios que se están llevando en cada una de las ciudades y aquí con el ente gestor de Metrolínea ya lo mencionaban muchos de ustedes hay unas demandas que realmente le preocupan al Ministerio de Transporte, al Gobierno Nacional, al Ministerio de Hacienda y al Departamento de Planeación Nacional, hay cuarenta y dos procesos judiciales en curso por valor de ciento veintisiete mil millones de pesos (\$127.000.000.000) e igualmente hay siete condenas en contra de Metrolínea por valor de ciento ochenta y dos mil millones de pesos (\$182.000.000.000) de los cuales solo una acerca casi a los ciento cincuenta mil millones de

pesos (\$150.000.000.000) y esos ciento ochenta y dos mil millones de pesos (\$182.000.000.000) solo se han cancelado, pagado seis mil seis cientos setenta y seis millones de pesos (\$6.676.000.000) ¿qué va a pasar con los más de ciento setenta y cinco mil millones de pesos (\$175.000.000.000) que ya están en condena en contra de Metrolínea? y por supuesto con los cuarenta y dos procesos judiciales por valor de ciento veintisiete mil millones de pesos (\$127.000.000.000), en caso de que fallen en contra de los intereses de Metrolínea; y no olvidemos los convenios de cofinanciación que se firmaron de tiempo atrás se deberían adelantar todas las gestiones necesarias para el pago de las mismas por parte de los entes gestores tal como lo establecen los convenios de cofinanciación, aún estamos en la espera de saber Metrolínea y por supuesto los socios de esta que no son más que los alcaldes del área metropolitana nos indiquen al Gobierno Nacional tal como reza en el convenio de cofinanciación efectivamente como van a honrar esos compromisos litigiosos.

Presidente (Iván Darío Agudelo Zapata):

Viceministro permítame. Nos colaboran por favor con el silencio para que usted pueda tener el libre desarrollo de su intervención, muchas gracias.

Viceministro de Transporte – Alejandro Maya Martínez:

Muchas gracias presidente. Igualmente como vemos en las pantallas hemos visto también demoras en la reorganización del transporte público colectivo, para dar paso al sistema integrado de transporte masivo, probablemente serán los mismos temores de los transportadores, muchas veces con justa causa, pero realmente los sistemas integrados de transporte masivo no deberían tener competencia de los TPC, gran parte de los inconvenientes que se presentan en Bogotá y probablemente aquí en Bucaramanga, frente a todas las demás problemáticas que existen es justamente esa; recordemos que los sistemas integrados de transporte masivo son

remunerados por kilómetro recorrido, y el TPC que es el Transporte Público Colectivo regular, el normal, se remunera por pasaje, por quien se sube al bus, si tenemos en una misma ruta, en una misma línea un vehículo que se remunera por supuesto por kilómetro recorrido del sistema integrado de transporte masivo, pero por el otro lado en la misma ruta va uno del TPC, pues está compitiendo por supuesto el uno con el otro, ¿y quién es el que tiene la posibilidad legal de poder realizar una restructuración de las rutas en cada una de las respectivas ciudades?, pues nadie distinto que las autoridades de tránsito y de transporte que no son nadie más que los alcaldes, por eso es que es importante que la solución de los sistemas integrados de transporte masivo no esperar que llegue caída del cielo desde el Gobierno Nacional, este es un problema de todos como lo mencionaba, y la solución tiene que ser de todos.

Ya ustedes de alguna manera y con razón mencionaban que algunos consultores por allá en el año 2002, 2003, 2004, vinieron a planear algo que a lo mejor sin conocimiento de causa frente a como se movía la ciudad de Bucaramanga y por supuesto el Área Metropolitana, empezaron a implementar y efectivamente falló, aquí lo que necesitamos es la experiencia de ustedes, de los operadores, de personas como Alfonso Pinto, Fredy Cubides, que efectivamente conocen el sector, como Fernando; para que podamos a través de ellos que son los que tienen el conocimiento de cómo opera el sistema y cómo debe operar donde salga realmente la solución de lo que se requiere en el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bucaramanga, aquí podemos contratar expertos, pero si los expertos como lo mencionaba igualmente Alfonso Pinto, los podemos traer de Harvard, no conocen la ciudad de Bucaramanga, no saben cómo se mueve la gente de Bucaramanga, probablemente se puede cometer el mismo error, es decir, la solución hay que construirla con los que saben, en cada una de las ciudades que no son nadie más, ni nadie distinto a quien ha operado el sistema de transporte público durante décadas y por supuesto durante años.

Igualmente vemos falta de exploración de fuentes de financiación alternas, lo mencionaba claramente la honorable representante Alba, porque si el Gobierno Nacional, el Congreso de la República le ha dado ya facultades a los diferentes alcaldes para que puedan utilizar usos alternos de los recursos, y frente a esta dificultad que se presenta en los sistemas integrados de transporte masivo en el país, ¿por qué no se toma esas posibles fuentes de financiación?, ¿por qué no se empieza a revisar posibilidades de financiación distinta como la que mencionaba el tema de garajes?, pero también hay otras: temas de plusvalía, valorización, desestimulo al uso de la motocicleta, que efectivamente esos ingresos puedan distribuirse a los sistemas integrados de transporte masivo, alguien de ustedes hoy mencionaba ... (problemas de audio) que el país en general frente a la defensa jurídica del Estado, frente a todos los procesos, hay que hacer un esfuerzo mayor, aquí está en juego el patrimonio no sólo de la nación, está en juego el patrimonio de las ciudades que han aportado el 30% a financiar, pero también el patrimonio de muchas personas que confiaron el sistema que son los transportadores históricos que consideraron que había una apuesta de largo plazo que iba a mejorar la calidad de vida, que iban a mejorar los tiempos de desplazamiento en las diferentes ciudades del país, que iba a disminuir la contaminación por que había menos parque automotor y que hoy esas situaciones en algunas de las ciudades no las hemos podido lograr.

¿En infraestructura?, ya lo mencionaban cuatro patios, no hay ninguno, ¡cómo puede operar un sistema de esa manera!, los contratos realizados siniestrados, efectivamente por mayor dificultad que haya habido en la estructuración de los sistemas, pues si no se tiene la infraestructura necesaria después de 10 años, lógicamente no vamos a poder obtener el número de pasajeros movilizadas a diario, y si a eso le sumamos que el operador de recaudo que tiene el 13.5% como mencionaba la representante Lina María, adicionalmente tiene dificultades económicas a pesar que tiene uno de los mayores porcentajes del país, pues lógicamente no se pueden hacer todas las difusiones desde el punto de vista de mercadeo para que la gente de

Bucaramanga pueda ir a recargar la tarjeta en cualquier sitio, si se restringe la venta de esas tarjetas en Bucaramanga la gente simplemente toma lo que le queda más fácil, y lo que les queda más fácil es una moto que llegue a su casa, porque efectivamente si no hay una diagramación muy completa y exacta frente a la cobertura de las rutas de transporte público, la gente indudablemente se tiene que transportar y uno de esos transportes, los empieza a copar el transporte ilegal, el transporte informal.

Frente a la ejecución presupuestal, las pérdidas de apropiación en diferentes vigencias. ¡Claro!, frente a las dificultades jurídicas en la ejecución de los contratos pues no se pueden ejecutar todos los proyectos que están establecidos desde el CONPES, para poderlos llevar a cabo, efectivamente se dan pérdidas de apropiación en el sentido en que no son recursos ejecutados, por lo tanto se da una pérdida presupuestal, insisto, esto no quiere decir que la plata se perdió, sino que es una pérdida presupuestal que posteriormente con Planeación Nacional y el Ministerio de Hacienda le corresponde a la autoridad local con el acompañamiento del Ministerio de Transporte realizar las nuevas apropiaciones presupuestales que correspondan como lo había mencionado el honorable representante Fredy Antonio.

Frente a la operación. Ha habido demoras en algunas de las ciudades en la contratación de las estructuraciones técnicas, legales y financieras, la operación es deficitaria, los ingresos no cubren con la operación, por los costos de operación; por eso insisto en que utilice la administración municipal, yo también lamento que el alcalde no esté aquí, porque efectivamente gran parte de las soluciones de Metrolínea frente a éste encuentro histórico como lo mencionaba el presidente de la Comisión Sexta, y como lo mencionaba la representante Alba, se está discutiendo sobre la problemática de los usuarios que viven a diario en la ciudad de Bucaramanga, en el área metropolitana; por supuesto le damos la bienvenida a su delegado, pero es muy importante la presencia de la autoridad toda vez que a partir de ella es que se pueden encontrar todas las voluntades políticas que permitan

avanzar en la solución de ésta problemática, que entre otras cosas en Metrolínea definitivamente de los siete sistemas diría yo hoy coincido con ustedes, señor vicepresidente, con Bucaramanga y Cali están las mayores complejidades.

También tengo que decir, Transcaribe en Cartagena ha venido evolucionando de manera ¡muy positiva!, por encima incluso de los usuarios esperados; igualmente estuve en una junta directiva en Medellín la semana pasada presidente, efectivamente se vienen desarrollando las cosas como deben ser y van saliendo a flote como lo es Metroplús; en la ciudad de Barranquilla se presentaron dificultades, pero veo una administración jugada a encontrar las soluciones y muy cerca del punto de equilibrio frente a la tarifa técnica y la tarifa que se le cobra a los usuarios, es decir, que a pesar de que podría haber un manto de que todos los sistemas están muy mal, yo sí tendría que decir hay unos que están más mal que otros y los que se encuentran en crisis y que requieren soluciones inmediatas, son efectivamente los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de Cali y de la ciudad de Bucaramanga.

Igualmente hay una amplia brecha entre la demanda de los diseños iniciales y las demandas actuales, en eso no quiero ampliarme por razón de tiempo, ya todos los conocemos, sabemos que es así desafortunadamente, una insolvencia económica por parte de operadores para poner su flota a punto de operación.

¿Qué estamos haciendo en el plan de acción? Efectivamente en compañía con la Procuraduría General de la Nación, quien ha tenido un liderazgo a través de la delegada para asuntos, la doctora Fanny, la Procuradora Delegada para la Función Preventiva, hemos tenido un apoyo monumental, cosa que agradecemos desde aquí desde Bucaramanga, se está en éste momento expidiendo una circular para todos los operadores, para todos los entes gestores con el ánimo que puedan realizar un plan de acción que la Procuraduría General de la Nación va a revisar que efectivamente se de ese cumplimiento de

cada uno de esos planes de acciones, para que eso no se quede en palabras, para que no se quede en un plan de mejoramiento al que nadie le presta atención, pero insisto requerimos la voluntad política de las administraciones municipales del país; simplemente le recuerdo, la lucha contra la ilegalidad, la informalidad, la reestructuración de las rutas frente a la cobertura, la calidad, la reorganización del transporte público, la no competencia, el paralelismo, son responsabilidades únicas y exclusivas, por más que quisiéramos nosotros desde el Ministerio de Transporte hacerlo, ¡no lo podemos hacer!, requerimos la voluntad de las administraciones municipales del país donde están los sistemas integrados de transporte público, que por supuesto desarrollen las fuentes alternas de financiación, lo que no puede ser y es inconcebible que está la herramienta legal otorgada por el Congreso de la República, que están en dificultades, en déficit las operaciones de los sistemas integrados de transporte masivo y que no se tome la posibilidad de utilizar unas fuentes alternas para la sostenibilidad de estos sistemas en el país.

Igualmente el tema de los carriles exclusivos, hay que darle alguna bondad y alguna posibilidad al que usa el sistema masivo, frente al que usa un carro particular; me mencionaban ahora, un vehículo articulado aquí en Bucaramanga puede llevar, ¡Fernando!, 180 personas un vehículo articulado, es decir, si vamos a migrar hacia la motocicleta quiere decir que sería 180 motocicletas, entonces ahí uno decide qué es mejor para la ciudad, tener 180 motocicletas o tener un bus articulado con tecnología Euro 4 o Euro 5 que no contaminen, que mejore las posibilidades de movilidad en Bucaramanga y en cualquier ciudad del país o 180 motocicletas donde están poniendo todos en riesgo su vida.

Los incrementos tarifarios, aquí hay que decirlo; en algunas ciudades los incrementos tarifarios no se han venido dando como debería darse, por muchas razones, algunos pensarán desde el punto de vista político, otros pensarán que ya los pasajes están muy caros para la ciudadanía, pero ahí hay que tomar una determinación frente a los

incrementos tarifarios de estos sistemas y no congelarlo como en muchas ocasiones pasa.

Finalmente digamos que en esta circular conjunta y frente a unas reuniones que mantenemos con el Ministerio de Hacienda y Planeación Nacional, pretendemos realizar temas como la evaluación del servicio, las soluciones de choque que propongan cada uno de los entes gestores, los programas de mejoramiento de cada uno de los sistemas, la reestructuración técnica y legal de cada uno de ellos.

Para culminar. Finalmente mencionar que la solución de aquellos sistemas integrados de transporte masivo en el país que estén en dificultades como lo es Bucaramanga, requiere la voluntad de todas las partes, aquí puede estar el Congreso con toda la mejor disposición, el Gobierno Nacional, pero se requiere también la voluntad no sólo por supuesto de la administración municipal, sino también de los mismos operadores y del mismo ente gestor, aquí seguramente se va a requerir la reestructuración y en ese sentido va la circular que está firmando la propia procuradora encargada de la Nación, para darle las herramientas jurídicas, legales a cada uno de los entes gestores de que promueva la reestructuración de todos esos contratos de operación; efectivamente lo mencionaba usted representante Fredy Antonio, ¡tiene la razón!, aquí hay un problema de fondo y construir la solución tiene que ser de fondo, porque de lo contrario por mejores esfuerzos que se hagan no vamos a lograr corregir la situación, pero necesitamos que todos apostemos y que todos jalemos hacia el mismo puerto de destino, porque de lo contrario no vamos a lograr llegar a él y por supuesto vamos a encontrarnos con dificultades, como liquidación de los entes gestores o por supuesto liquidación de los sistemas, que sería un error garrafal y la historia jamás nos lo perdonaría, aquí nos corresponde a todos es sacar estos sistemas adelante.

Quiero sólo darle estos datos que me parecen importantes: impactos de lo que ha sido esta inversión en el país, para terminar; se han

construido, rehabilitado 900 kilómetros en vía, 150 kilómetros de ciclorutas que alimentan los sistemas integrados de transporte masivo, no les compiten, cinco millones de pasajeros día, hoy se están movilizand o gracias a los diferentes operadores de estos sistemas en el país, se han generado ciento cincuenta mil empleos, se ha valorizado el suelo de cada una de las ciudades, se ha recuperado 2.3 millones de metros cuadrados en espacios públicos y zonas verdes, se han sembrado más de cien mil árboles, entre el 13% y el 20% ha sido el ahorro en tiempo; en Transcaribe estamos hace 2 semanas con el ministro, el alcalde, le preguntábamos a una señora en uno de esos buses, y nos decía que anteriormente se tomaba una hora y cuarto, una hora y media para poder movilizarse y que hoy lo hace en veinticinco minutos, treinta minutos, efectivamente eso genera calidad de vida para comunidad, para la operación hoy se han generado entre empleos directos e indirectos diez mil empleos en el país, se han actualizado redes de servicios públicos, reducción de gases contaminantes y por supuesto el transporte público masivo le permite también a los discapacitados, a los que tienen dificultades en la movilidad tener acceso a él.

Quiero finalmente hacer una corrección, doctora Martha Villalba me confundí con el nombre, le ruego me disculpé, pero siempre que dije Alba era usted mi querida representante Martha Villalba; un abrazo muy especial, muy agradecidos por la invitación.

Presidente:

Muchas gracias al viceministro de Transporte, doctor Alejandro Maya Martínez. Tiene el uso de la palabra el superintendente, Javier Antonio Jaramillo.

Superintendente de Puertos y Transporte – Javier Antonio Jaramillo Ramírez:

Presidente le pido disculpas porque necesito leer unas notas del computador y no pudieron abrir. Buenas tardes a todos.

Presidente que buen espacio éste, la verdad es que aquí vinimos fue a buscar soluciones y lo que está esperando la gente de Bucaramanga son soluciones frente a esta gran problemática, problemática que es a nivel nacional en todos los transportes masivos; esto que voy a decir no lo voy a decir con el ánimo de echar culpas, porque aquí no se trata de echar culpas sino de ver qué soluciones tenemos, pero sí quisiera leer de lo que hicimos un estudio conjuntamente con el Ministerio de Transporte desde el año en el cual en cada uno de estos puntos venimos trabajando con Planeación Nacional, con Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transporte, Procuraduría General de la Nación para sacar adelante cada uno de estos puntos y quisiera numerarlos brevemente:

Cuando hablamos de los problemas generales encontramos una estructuración contractual, todo parte de la ley de metros, pero individualmente cada municipio que acogió montarse en un sistema de transporte masivo, hizo sus pliegos a la medida del municipio, no lograron entender porque si hay un tiempo, un intervalo cuando se están estructurando los pliegos, los operadores tenían objeción sobre estos, ahora no quiero echarles la culpa a los operadores, porque se crearon muchas expectativas y les mostraron que era el negocio de la vida, pero si en la parte de estructuración había forma de cómo intervenir en ellos, pero ya se dieron así.

En el tema de debilidad institucional frente a los operadores, si usted estudia los contratos no hay un ente gestor que obligue de forma directa a los operadores a cumplir el tema de imposición de multas, de sanciones, el tema de llamados de atención, el tema de gobernabilidad ante los entes gestores y Secretarías de Tránsito, áreas metropolitanas, si hablan idiomas diferentes, no se trabaja conjuntamente, desafortunadamente aquí hay un juego político y muchas veces esto lo que hace es entorpecer la operación del

sistema; diferencia tarifaria vs usuarios, yo le llamo la tarifa político, es inaudito que en 4 años un alcalde por ganarse unos votos no suba la tarifa, cuando los costos operativos todos los años suben, suben entre un 8%, 12% dependiendo del ítem que sea.

En el tema de infraestructura. Una infraestructura incompleta que se dio sobre unos términos, donde se hacía el acopio de las personas, don Alfonso usted sabe muy bien como se hizo el transporte en Colombia, vengo del sector transporte, y el transporte urbano se hizo cuantificando las cargas dinámicas, y se hacía empíricamente, o no se mandaba un bus al barrio tal porque había pasado una población allá y empezaban a acreditar la ruta, así se habla en términos del transportador, allí hay una estudiantitis y los sistemas masivos del país están sobre estudiados y cada que venimos a hablar con cada uno de los sistemas nos hablan de volver a hacer un estudio, los estudios los tienen, y tienen a los operadores que es la gente, son los técnicos son los que saben dónde está el mercado y como se puede asistir.

El paralelismo, rutas compartidas con el TPC, aquí quería hacer una observación a Fredy, es importantísimo que los sistemas se integren, ¿sabe por qué ha tenido éxito Medellín?, porque tomaron conciencia de eso, porque con eso evaden la ineficiencia, a mí me parece y es uno de los temas que he hablado aquí en Bucaramanga, que todavía sigan saliendo de puntos donde les toque caminar no sé cuántos kilómetros en vacío, si ustedes antes lo hacían o como lo hacen actualmente con el TPC, salen de unos patios mientras se organiza la infraestructura y se pone a servicio; la falta de integración, indudablemente hay que hacer la integración, es la única forma de buscar eficiencia.

En el tema de informalidad, el tema del mototaxismo, nunca se estructuraron los proyectos pensando que las tasas de interés y el crédito fácil para tomar una moto, hoy día la gente toma una moto porque es más barato que pagar el transporte masivo, pero si hay formas de combatir esto y de incentivar el uso del masivo.

El tema de chatarrización, los compromisos de desintegración, yo diría doctora Villalba, si hiciéramos que todos los sistemas hicieran la chatarrización no habría sistema que aguantara, porque no se tomaron, hoy Bogotá adolece de eso, pero resulta que hay gente que viene operando desde hace muchos años, que es su subsistencia y lo quiere sacar a trancazos de los sistemas a operar, no se les paga plata, ¿de qué van a vivir?

En el tema de accesibilidad a la compra y recarga de tarjeta de pago. ¡No hay puntos!, aquí tuvimos una reunión a meses pasados, le dije al alcalde por qué no montan, en Brasil existe un sistema que se llama el “sparring”, y es que en los buses del masivo hay una persona que está pasando la tarjeta, a él le entregan el efectivo y el pasa una tarjeta recargada, porqué decían como van a hacer la evasión; desafortunadamente el poder adquisitivo de la gente que se mueve en transporte masivo es de “univaje”, le llamo yo, porque no tienen con más, cuanto tienen que meter plata para poder comprar una tarje, o que tan oneroso es un papel como tarjeta para pasarlo, y con eso se generaba trabajo, no sé qué ha implementado hoy el alcalde de eso, ni que ha visto contractualmente, pero fue una de las razones que se le dio o alternativas que se le dio; información al usuario, por ningún lado se ve que al usuario le informen; evasión al sistema, que control hay en las estaciones que existen actualmente, y la falta de incorporación de flota, cuando usted ve esto puede ser el 95% de los problemas que tiene los sistemas y no vine a echar culpas, pero sí a que tomen conciencia a quién corresponde cada uno de estos puntos: estructuración contractual, debilidad institucional, gobernabilidad ante el ente gestor y secretarías, diferencia tarifaria, infraestructura incompleta, paralelismo, falta de integración y ordenación de rutas, combatir la informalidad, honrar la chatarrización, accesibilidad a la compra e información al usuario, evasión del sistema de incorporación de flota, ¡pues a las autoridades locales!.

Ahora ¿qué queremos nosotros, desde el ministerio y desde la superintendencia?, ¡venir y acompañar!, pero como lo decía el ministro realmente aquí lo que necesitamos es una voluntad política, voluntad administrativa y voluntad operativa, y creo que Bucaramanga tiene una oportunidad muy grande, porque los mismos operadores del TPC en su totalidad son dueños del masivo, y no entiende uno porque no se toma conciencia de esta y se sienta con el gobierno local a organizar esto, lo único que podría diferir ahí es las obligaciones contractuales que se pueden modificar.

Honorables representantes, yo sí digo por qué ésta es una muy buena oportunidad, porque tenemos que poner sobre la mesa las cartas y jugárnosla todos los involucrados, pienso que es la única forma de salir de la problemática del sistema, ¡vuelvo y repito!, Bucaramanga tiene una oportunidad muy grande y es que los dueños del TPC son los mismos dueños del masivo, esto es un tema de conciencia, muchas gracias.

Presidente:

Agradecemos la intervención del doctor Javier Antonio Jaramillo, superintendente de Puertos y Transporte. Tiene la palabra el honorable representante Fredy Antonio Anaya Martínez, citante de éste debate; doctor Fredy para que nos ayude con las conclusiones de éste primer debate y también haga usted la entrada al otro gran debate de la vía Curos – Málaga, acá nos acompaña, inclusive esta desde ayer acompañándolos acá en la tierra de ustedes, el doctor Carlos García Montes, un hombre juicioso, un gran funcionario como siempre lo he reconocido, dispuesto a atender todas las situaciones en Colombia; doctor Fredy bien pueda tiene usted el uso de la palabra, conclusiones del primero y entramos al otro debate, de esta manera cuando usted termine las conclusiones representante, si permite, para excusar al viceministro y al superintendente a no ser de que tengan algo que ver con lo de la vía, porque también deben ir a atender otras situaciones en Bogotá, bien pueda representante.

H.R. Fredy Antonio Anaya Martínez:

Gracias presidente. ¡No!, creo que como dicen los presidentes de las comisiones, hay suficiente ilustración sobre el tema; quiero agradecer la intervención del alto gobierno, si quiero y creo que la conclusión más realista es que hay que trabajar, como lo dijo el viceministro hay que hacer unas mesas de trabajo, una concertación, una socialización, porque el tema es álgido y creo que de verdad no da espera, a mí no me queda más que agradecerle a la comisión y que ojalá pase eso que dijo la doctora Martha Villalba, después de que fuimos al debate en Barranquilla, la Superintendencia intervino ayer Electricaribe, y aspiramos a que, no estamos pidiendo que intervengan Metrolínea, pero sí que haya una solución de fondo sobre el particular; creo que ya, para que nos rinda el tiempo, porque nos está agobiando el tiempo y la gente que viene de la provincia de García Rovira, es oportuno entrar en materia de la vía Curos – Málaga, presidente.

Sobre ese particular creo que es importantísima la presencia del doctor Carlos Alberto García que también tiene, todos tienen el vuelo, yo quisiera que el doctor Carlos Alberto, lo invitan a arriba al estrado, y el doctor Iván Mustafá que son las dos personas que realmente tienen incidencia en el tema, yo quiero ser nuevamente de una manera muy ilustrativa y muy rápido, plantear el tema para que puedan intervenir algunas personas que quieren intervenir, el tema del debate de la vía Curos – Málaga y simplemente para entrar en materia presidente:

Como antecedente del tema de la vía Curos – Málaga, ésta es una vía en la que como dicen los políticos y aquí está Rafael Serrano Prada que no me deja mentir, desde que yo tengo uso de razón la vía Curos – Málaga la están pavimentando y ha sido caballito de batalla de toda la historia política la pavimentación de este sector; este proceso inició practicante y realmente en los últimos 8 años, con el tema de la conectividad se planteó la pavimentación de la vía Curos – Málaga, ahí en ese video está reflejada básicamente la situación muy puntual,

¿éste debate por qué se da?, se da porque ha sido una ilusión de muchos años, hoy podemos decir que en la vía Curos - Málaga existe un porcentaje de pavimentación del 25% sobre la vida real, hay un 11.8% de las vías que están pavimentadas en Colombia, pero allí han ocurrido realmente dos siniestros, yo quiero hacer un reconocimiento a que la información que se le solicitó al Fondo de Adaptación dirigido por el doctor Iván Mustafá, llegó de manera puntual, en la vía Curos – Málaga la gente se ha quejado porque no aparecen kilómetros reales de pavimento, y la gente le gusta ver el pavimento, pero le quiero pedir el favor a los asistentes si pueden guardar un poquito de silencio, porque cuando uno habla le gusta que le presten atención, y quiero respetuosamente decirle a los asistentes.

Presidente:

Si los medios nos ayudan con la entrevista al viceministro allá afuera por favor le agradeceríamos, para el normal desarrollo de este debate.

H.R. Fredy Antonio Anaya Martínez:

Presidente le decía que han ocurrido, en la información que recibimos del Fondo de Adaptación sobre 49 puntos críticos que igualmente creo que eso sí se hizo al derecho, antes de pavimentar, porque podíamos haber pavimentado toda la vía, pero mientras estuvieran los puntos críticos pues iba a haber deslizamientos, movimientos en masa, que no iban a permitir un desarrollo adecuado de las obras de pavimentación, el Fondo de Adaptación adelantó un estudio, identificó, y hoy con la ejecución de las obras del fondo se han tratado 6 puntos críticos, bien desarrollados, obras bien estabilizadas, las pantallas adecuadas, con los tramos de pavimento sobre esos puntos críticos.

En el informe que me entrega el director de INVIAS, doctor Carlos Alberto, aparecen en el informe de la gestión hablando de la vigencia 2015, un mejoramiento del mantenimiento de la carretera Málaga – Curos, sector Málaga – San Andrés por dos mil setecientos millones

de pesos (\$2.700.000.000) que está en liquidación, pero ahí incluyen una obra que era del 2013, ¿esa nos preocupa!, nos preocupa que en el informe no apareció el siniestro de la obra que adelantó ESGAMO, la cual se tuvo que liquidar y solamente se invirtieron algo así como tres mil millones de pesos (\$3.000.000.000), cuatro mil millones de pesos (\$4.000.000.000), entonces a la gente le asalta la duda por qué ese contrato se liquidó y no se invirtieron cerca de doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000), la gente dice por qué esos doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) no los podemos invertir en pavimento real, ¿por qué desaparecieron?, no es que se hayan perdido, es que se liquidó el contrato y la plata presumimos está en INVIAS, lo que la comunidad pregunta y plantea es, doctor Carlos Alberto, ¿cómo hiciéramos para que esos doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) se volvieran realidad en pavimento el año entrante?, la respuesta puede ser: Fredy, el año entrante se vuelve realidad con el año de los ochenta y nueve mil millones de pesos (\$89.000.000.000), que es un contrato que tiene de ejecución 2016 – 2017 – 2018 – 2019 y va a terminar en el 2020, pero ese es un contrato diferente en el que entiendo vienen avanzando de manera adecuada, pero realmente este año sólo se invertían cinco mil millones de pesos (\$5.000.000.000), y ahí es donde están los pasos nacionales de Guacas y de San Andrés en donde el gobierno departamental se ha comprometido con la gestión para reponer los servicios públicos, el sistema de alcantarillado y que pueda pasar el pavimento.

Pero inquietud puntual doctor Carlos Alberto, ¿Cómo recuperamos los doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) del contrato que se liquidó de ESGAMO?, uno.

Segundo, el tema del Fondo de Adaptación para ser muy concretos; el doctor Iván Mustafá cuando llegó encontró un contrato como dijo el gobernador, aquí se volvió de moda de que los extranjeros son muy buenos, ellos no saben de corrupción, entonces todo el mundo ahora con los extranjeros que vienen y ocasionan los desastres como el que está pasando con Curos – Málaga, una obra que vale setenta y pico

de mil millones de pesos, en la cual, muéstreme el video del puente de Hisgaura, ahí estaban contratos tres puentes, que también debo confesar no se quien hizo esos diseños, pero no entiendo como pensaban hacer un puente en La Judía con dos mil novecientos millones de pesos (\$2.900.000.000), eso vale tal vez la batea si se va a hacer, en Pangote otro puente con cuatro mil millones de pesos (\$4.000. 000.000) cuando el puente de Hisgaura sólo va a valer setenta mil millones de pesos (\$70.000.000.000) por lo menos, un puente que hoy, yo digo a los que usan Ferragamo y Hermes, ese es un monumento a Hermes, solamente están las “H” y han gastado algo así como veinticinco mil millones de pesos (\$25.000.000.000), no tengo la cifra clara, pero miren, eso es en tiempo real, ahí va el puente de Hisgaura en el que entiendo tan sólo va el 28% de avance de la obra, en el puente La Judía 0% de avance de obra, ¡no hay un pilote!, en Pangote 0%; doctor Iván Mustafá con quien hemos hecho ya gestión, aspiramos a que hoy le dé solución al tema, ese es todo el avance de obra que tiene el puente Hisgaura, es un puente que tiene una luz muy grande, están levantados los pilotes, entiendo que incluso se hizo obras sin concertar y sin haber hecho actas de mayores o menores cantidades y esa es la resolución, hoy la vía con la ola invernal se le había hecho un mantenimiento con el contrato que está vigente, un mantenimiento que se hizo de manera adecuada, también hay que reconocer lo que se hace, no solamente es para cuestionar a los funcionarios y a los entes.

Hoy lo que queremos es una respuesta a esos dos temas, con INVIAS ¿qué pasa con la plata, y con el puente de Hisgaura y las obras del Fondo de Adaptación?, doctor Iván Mustafá ¿qué va a ocurrir?, porque personalmente no creo que en La Judía y en Pangote ni siquiera haya necesidad de puente, pero eso lo reflejará más la parte técnica y el comentario que usted pueda hacer al respecto.

No quiero alargarme más presidente, quiero presidente que tengan la oportunidad de intervenir de manera muy sucinta algunas personas como el diputado Mario Cárdenas, que es de la Provincia de García

Rovira, que ha trajinado el tema por mucho tiempo, el alcalde de San Andrés, unos miembros de las veedurías, de a dos minutos presidente si lo tiene a bien la comisión, para oír luego la repuesta del director del Fondo y del doctor Carlos Alberto García como director de INVIAS.

Presidente:

Muchas gracias representante Fredy Antonio Anaya. Entonces le vamos a dar el uso de la palabra al diputado Mario Cárdenas, el doctor Jair le va a llevar una hoja doctor Fredy, para que por favor me registre las personas que usted desea que intervengan, muchas gracias. Bienvenido honorable diputado a ésta su casa, Mario Cárdenas.

H.D. Mario Antonio Cárdenas Suarez:

Gracias presidente Iván Darío. Muy contento, esta es una sesión histórica, ¿sabe por qué presidente y demás honorables diputados que me respaldan aquí en la Asamblea y los demás honorables representantes?, agradecerle Fredy Anaya por esta iniciativa de traer ésta comisión tan importante; doctor Iván Mustafá y doctor Carlos usted que conoce la región, deberíamos estar inaugurando los puentes, no deberíamos estar aquí encerrados debatiendo la pérdida de tiempo que nos hizo pasar “SACYR”, una multinacional española que nunca nos dio la cara y no socializó este contrato 285, por ochenta y punta mil millones de pesos no tenemos sino el 27% de obra y cómo decía el representante, en La Judía y en Pangote se quedaron cortos, nosotros denunciarnos el daño moral, económico, emocional a la Provincia de García Rovira por parte de “ESGAMO” y por parte de “SACYR”, ¿por qué?, porque nosotros estamos sacando 85 pacientes críticos cada mes, no tenemos ambulancias presidente, se destartalaron todas, y cuando llegan los pacientes aquí no pasan para la Clínica FOSCAL, pasan de una vez para la Clínica La Colina, llegan de una vez muertos, eso no es justo con una provincia, nosotros hemos sacado doctor Fredy Antonio Anaya, en concepción un durazno con 15 grados brix, cuando llegó Yumbo, los chilenos, dijimos bueno

nos van a contratar allí a los microempresarios de García Rovira, en los primeros 1.000 kilos que trajimos de Concepción se dañaron 300 kilos, imagínese se estreso el durazno por esa vía que tenemos nosotros que transitar, doctor Carlos usted la conoce, usted ha estado con nosotros, aquí está el exalcalde Luis Antonio Díaz, está el alcalde de Málaga, están los alcaldes de la Provincia de García Rovira, hay un pecado social por parte de “ESGAMO” y por parte de “SACYR” por no habernos cumplido con esos contratos, se lo decía al doctor Iván Mustafá, muchas gracias doctor por recibirme allá en su oficina, estuvimos debatiendo, y hoy nos van a dar una solución que tiene que ser la que debió estar hoy inaugurando nosotros esos puentes.

La comunidad de García Rovira agradece a la Comisión Sexta de estar aquí, a la doctora Lina y al doctor Fredy Antonio Anaya, a todos ustedes como representantes que les duela salir de Bogotá para ver nosotros esa vía que son 124 kilómetros ha sido un sufrimiento, pero lo más insólito ESGAMO, ESGAMO le dieron un contrato por quince mil y punta de millones, invirtieron cuatro mil ciento sesenta y siete millones de pesos (\$4.167.000.000), devolvieron once mil millones de pesos (\$11.000.000.000), doctor Carlos la comunidad quiere saber ¿si esa multa de mil ciento dos millones de pesos (\$1.102.000.000) que le impuso el INVIAS ya la consignaron o ya la pagaron?, porque no nos vamos a comer ese conejo y denunciarnos aquí estos contratistas ¡corruptos!, ¡ladrones!, porque no hay otra palabra, y nosotros allí desde la Provincia de García Rovira no nos vamos a quedar callados, doctor Carlos usted sabe, le pedimos la troncal del norte por ejemplo, allá estuvimos haciendo veedurías, de noche cuando echaban el concreto a ver si era eso, y por eso le recomendamos a ESGAMO a LATINCO S.A., doctor Carlos y nunca le cedieron el contrato, ¿dónde anda el gordo Díaz?, ¡mírenlo!, ¿nos amenazó el viejo Guillermo?, que por qué nosotros nos metíamos de lambones, que me pusiera a rezar y que usted fuera a atender la alcaldía de Málaga, pues no nos vamos a quedar callados, y le dijimos a tiempo, después siniestrado el contrato, ¿y miren como quedamos nosotros de Guaca a San Andrés:

¿Qué Hizo ESGAMO?, ESGAMO utilizó plata, más de tres mil millones de pesos (\$3.000.000.000) para una raspada, cuneteada y una compactada, devolvió once mil millones de pesos (\$11.000.000.000) que es lo que el representante Fredy Anaya quiere aquí señalar, que nos devuelvan esa plata doctor Carlos, ¡miren!, nosotros no necesitamos limosna, nosotros necesitamos es la vía, la movilidad, el derecho a la movilidad para nosotros poder desarrollar la Provincia de García Rovira; perdí la oportunidad cuando estuve en Estados Unidos, traje la compañía “LEVIS”, se fueron de García Rovira porque no había vías, se fueron para Medellín, al menos quedaron en Colombia, y son los mejores Jeans que se producen en el mundo, y ese era el empleo en García Rovira que no tenemos, ¡no tenemos empleo!, nosotros aquí necesitamos la ayuda de ustedes queridos representantes a la Cámara, que se lleven la Provincia de García Rovira en su corazón, y que nos ayuden con estos contratistas porque es la primer vez que nosotros recibimos trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000) y el presidente Santos estuvo en mí pueblo, porque yo le hice la primera marcha al presidente Santos sin poner un grafiti y sin decir groserías, cuando estaba el gobernador Horacio Serpa, cuando estaba el doctor Pedraza, ingeniero de Infraestructura y estaba el doctor Cotes Peñas secretario de Interior, la primer marcha bien cívica, no es echar una arenga en contra del gobierno, y por eso el presidente Santos estuvo en mí pueblo dándonos trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000) y por eso entró el Fondo de Adaptación.

Doctor Carlos, ¡mire!, este contrato N° 1639 son ochenta y nueve mil trescientos setenta y seis millones doscientos ochenta y un mil y treinta y tres pesos (\$89.376.281.033), pero para vigencia de 2019 son cincuenta y seis mil doscientos cincuenta y seis millones de pesos (\$56.256.000.000), ¡háganos una obra de caridad, gánese unas indulgencias!, pónganos esa plata para vigencia 2017 – 2018, pero nos dejan para el 2017 doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000), para el 2018 quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000), y éste año la vigencia del 2016 fueron cuatro mil millones de pesos

(\$4.000.000.000), quiero agradecerle al doctor Cesar que nos ayudó ahí a mirar con el gobernador, doctor Mauricio, para echarle un recibo a esta vía, representante ojalá vayamos a un paseíto por allá, es extremo ese viaje, eso llega uno descuajado allá a Málaga, pero llega. Le dije a los periodistas, estamos en la generación de las 4G, la de Málaga es 2D, “dos días de camino para llegar allá”, por ese tramo tan desastroso que tenemos.

Secretario yo le robo otros dos minutos, que pena, ¡esto es histórico!, aquí no me voy a quedar callado, aquí tenemos que denunciar estos corruptos, ladrones, no nos vamos a dejar robar más la plata pública, porque para que vuelva la Comisión Sexta acá, doctor Fredy no sé cuándo volverá otra vez, pero le agradezco esa generosidad, ese sentido de pertenencia por la región. Para hacerle corto el tema, doctor Carlos yo sí quiero que nos ayude con ese contrato N° 1639, para poder echar pavimento lineal, nosotros hemos hecho las cosas bien doctor Fredy, ¿sí o no?, atendimos los puntos críticos porque de nada serviría echarle pavimento y después tener los derrumbes otra vez, los puntos críticos que quedaron, por eso nadie sabe mucho de eso, uno que sí está metido todos los días allá, inicia pavimento, termina pavimento, ¿por qué?, porque ese punto crítico quedó listo doctor Iván Mustafá, yo quiero agradecerle al Fondo de Adaptación, al presidente de la Asamblea, a todos los diputados de la Asamblea, compañeros míos que aquí me acompañan y me ayudan porque es una totalidad de criterio, esta Asamblea Departamental ha sido diligente, dinámica y por eso quiero agradecerle a mis compañeros, pero vea, doctor Iván Mustafá muchas gracias, sé que hoy nos va a dar muy buena noticias y lo estábamos diciendo a los medios, porque necesitamos, al doctor Iván Mustafá le duele Santander porque es de Santander; tenemos nosotros que aprovechar ésta oportunidad, pase a la historia doctor Iván, para que quedemos nosotros con esos puentes hechos porque esa es la solución más esperada por la Provincia de García Rovira, por eso quiero agradecer, al doctor Cesar, al gobernador de Santander; al doctor Mauricio por éste recibo que nos ha regalado, pero queremos que sigan con el mantenimiento

doctor Carlos, pero le pongo otra perla que le faltaba a la maraca, ¡mire!, la troncal del norte, aquí estuvo la doctora Silvia en control político, le dijimos, ayúdenos con esos 20 kilómetros que faltan, échenos una recebada doctor Carlos, le dijimos al consorcio Santana, pero no tiene la plata porque le falta la autorización, y dele capacidad a Vías Colombia; Vías Colombia tiene la capacidad financiera para echar pavimento lineal el año entrante, doctor Fredy, pero necesitamos la autorización del doctor Carlos, ojalá Dios que podamos hacer esto doctor Carlos, yo le agradezco inmensamente, y le agradezco doctor Iván Mustafá por esta solución que nos va a dar a estos contratos que quedaron ahí inoficiosos, hemos tomado nota de la actitud suya doctor Iván, yo sé que usted no tiene la culpa, la tuvieron los otros directores del Fondo, pero quiero también decir algo, la Procuraduría y la Contraloría nunca nos acompañaron, nos dejaron solos, y hago esa denuncia porque nosotros no tuvimos acompañamiento, hay una veeduría que montamos nosotros por eso, porque los entes de control no nos acompañaron en este proceso donde estos contratistas se dieron cuenta y por eso incumplieron.

Quiero agradecer doctor Fredy, doctora Lina y a todos los representantes a la Cámara y a mis compañeros diputados por esta presencia, a los alcaldes y a todos los líderes de la Provincia de García Rovira, porque esto es histórico, deberíamos estar cortando la cinta y ahí es donde quedamos colgados de la brocha, muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias honorable diputado Mario Cárdenas. Por favor para que nos ayuden con el tiempo las personas que están en la lista, el alcalde de San Andrés, Julián Pedraza; Danil Velandia, actor popular vía Curos – Málaga; Jorge Jaime, Veedor; Luis Pedraza. ¿Representante Fredy 3 minutos cada uno?, bien pueda alcalde de San Andrés.

**Alcalde Municipal de San Andrés – Departamento de Santander –
Julián Mauricio Pedraza Santamaría:**

Un saludo muy especial presidente, muchas gracias por estar acá, nos honra que hoy la Comisión Sexta se encuentre aquí en nuestro departamento, un saludo muy especial a mí paisano que hace posible esto, al doctor Fredy. Ya el padre Mario lo dijo muy textual lo que está pasando en la provincia.

La preocupación de nosotros es los recursos doctor Iván, le agradezco porque hace ya cinco meses, usted tenía un día de posesionado cuando nos atendió la comisión de 10 alcaldes y nos desplazamos a Bogotá, estuvimos reunidos con el doctor Carlos García, también le agradezco mucho por ese recibimiento y a usted doctor Iván. Le explicábamos y le manifestábamos esa preocupación que teníamos por lo que estaba sucediendo, especialmente con el puente de Hisgaura, el doctor Fredy comentaba doctor Iván, esa obra está paralizada hace más de tres meses, hace tres meses no se hecha, perdone la expresión, una palada de tierra en ese puente, todos los contratistas que estaban trabajando fueron despedidos y la obra está ahí; ¿Cuál es el temor que tiene la comunidad?, que pase lo que sucedió con “ESGAMO”, que esos once mil millones de pesos (\$11.000.000.000) que habla el padre Mario y que habla el representante Fredy Antonio se queden y se pierdan, el contrato que decía el padre Mario, el diputado, hoy debía estar ya inaugurando el puente de Hisgaura y los otros dos pasos críticos, dos en mi municipio doctor Iván, el cual usted recuerda mucho porque le comentaba a usted, usted estuvo en mi municipio cuando su señor padre, el doctor Feisal, nos acompañaba en la política, y le decía que esa preocupación que teníamos era que esos más de setenta y tres mil millones de pesos (\$73.000.000.000) se perdieran y los recaudara nuevamente el Tesoro Nacional y San Andrés y la Provincia de García Rovira se quedara sin esos recursos.

Igualmente hicimos la petición al doctor Carlos sobre el tema de la vía, del mantenimiento, de verdad que le agradecemos doctor porque después de esa reunión se dio ese mantenimiento, nos quedó debiendo un pedazo doctor Carlos, del Tope a Curos, ese pedazo está pendiente, no se ha intervenido y esa situación está bastante delicada.

Entonces la petición doctor Iván es la misma que le hicimos a usted allá en su despacho, que veamos terminado ese puente, intervenidos los pasos críticos en Pangote y en La Judía, porque está arrasando el invierno y muy probablemente García Rovira que es una despensa agrícola y ganadera importante para el departamento, aquí hay gran cantidad de alcaldes, de colegas que les agradezco por esa generosidad y esa deferencia que han tenido en estar acá, nos quedemos incomunicados, es muy preocupante ver como cada vez se están despilfarrando los recursos, me uno hoy a las palabras del gobernador, acá hay gente, empresarios con muy buena calidad que pueden sacar adelante éstas obras, ellos sólo utilizan, como dice el gobernador, el pergamino para presentar la licitación doctor Iván y después se van y dejan las obras votadas, ahí está lo que está sucediendo en nuestro puente; entonces le pedimos a usted encarecidamente eso, y al doctor Carlos, él se comprometió a revisar el tema del kilómetro lineal de pavimento, que lo veamos es la mayor añoranza, lo decía el padre Mario, nosotros tenemos 2D, le decía a los comunicadores, a los periodistas qué era, en INVIAS estamos haciendo 4G y en San Andrés y en la vía Curos - Málaga tenemos es 4A, somos de la cuarta generación pero de la era arcaica mi doctor, es una vía completamente en mal estado; le pedimos esa intervención.

Les agradecemos mucho por estar acá, ojalá doctor Fredy que se repitan estas iniciativas y le agradezco mucho a usted y a toda la asamblea por lo que están haciendo por la Provincia de García Rovira y por mi municipio, muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias al alcalde de San Andrés, Julián Pedraza. Por favor nos acompaña Danil Velandia Rojas, actor popular de la vía Curos - Málaga.

Actor Popular vía Curos - Málaga - Danil Velandia Rojas:

Buenos días para todos, señores parlamentarios, diputados, comunidad en general, mi nombre es Danil Velandia, soy oriundo del municipio de Concepción, estudiante de derecho de la Universidad Uniciencia.

En el año 2015 y empezaré así, “crónica de una muerte anunciada”, al Fondo de Adaptación y a INVIAS les interpose una acción popular, con el objeto de advertirles la grave situación sobre ésta vía:

Comienzo con el Fondo de Adaptación, en su debido momento le manifesté que los puntos críticos conocidos como La Judía, el Hisgaura y en Pangote, no se iban a entregar el 11 de noviembre de 2016; es así que su representante legal en el proceso en ese momento iba en un 22% de ejecución, hoy un 27%, ¡que tristeza!

INVIAS, ESGAMO. Se había advertido que no iba a terminar la obra, fueron once mil millones de pesos (\$11.000.000.000) que se dejaron de invertir porque un contratista simplemente decidió abandonar la obra, una sanción irrisoria, con todo el respeto, porque mil doscientos millones de pesos (\$1.200.000.000) para el daño de comunidad, tanto agropecuaria como financiera para los municipios de García – Rovira ha sido nefasta, adicionalmente a eso INVIAS anuncio una inversión de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) de los cuales se adjudicaron solamente ochenta y nueve mil millones de pesos (\$89.000.000.000), ¿los otros once mil millones de pesos (\$11.000.000.000) más que le pertenecen la vía?, ¡que le pertenecen a García Rovira!, ¿por qué no se los dejan a la Provincia de García Rovira?, no entiendo cuál es el objeto de desviar fondos, cuando a la comunidad se le ha prometido una inversión.

Adicionalmente a eso, Fondo de Adaptación: entregan unas obras, doctor Iván, especialmente en jurisdicción de Santa Bárbara unos puentes sin pasos peatonales que el agente interventor recibe eso, no me cabe en conocimiento por qué se reciben las obras así, el peligro para las personas, que yo sepa la Constitución lo dice, la vida, los conciudadanos colombianos.

Finalmente, el tema de las obras que se vayan a ejecutar sean a futuro; llama la atención que el Estado debe implementar los mecanismos para que se inviertan esas obras inmediatamente, Curos – Málaga ha sido una vía muy sonada en el país y que solamente se comenzó a ver cuándo la catástrofe del invierno en el 2011, de ahí para atrás si usted le pregunta a Planeación Nacional ni siquiera tienen el conocimiento, no me han dado respuesta hoy de cuanto se ha invertido en esa vía, y lo más preocupante, que decidan romper sobre la infraestructura vial, cuando se puede ampliar la vía sin necesidad de tocar las montañas, para que pongan ... (problemas de audio), y se dé lo de La Judía, se pierda y se pierda dinero, cuando se puede mejorar la calidad. Le agradezco a todos por la oportunidad y un feliz día.

Presidente:

Muchas gracias a Danil Velandia. Tiene el uso de la palabra Jorge Jaimes.

Veedor Ciudadano – Vía Curos–Málaga - Jorge Jaimes Pinto:

Primero que todo muy buenas tardes, gracias al doctor Fredy Anaya por esta invitación, a los representantes, de verdad que es histórico que estén acá en Santander, es histórico que hagan un debate frente a la problemática que vive la provincia de García Rovira, que sólo no es vía, sino que es salud, educación y es una provincia alejada y olvidada por el Gobierno Nacional. Nosotros un grupo de amigos, de

personas, decidimos crear la veeduría, por dos razones: Porque la mayoría de políticos de Santander, me disculpan los que estén acá, no se hacen cargo de la vía García Rovira, no se hacen cargo de los recursos que están allá, les agradezco verdad por éste debate doctor Fredy Anaya, ¿por qué?, porque desafortunadamente la población de García Rovira ha sido olvidada a nivel departamental y a nivel nacional.

Le agradezco al Gobierno Nacional por los recursos que han enviado a la Provincia de García Rovira, doctor Carlos, doctor Iván, nosotros somos los responsables de la veeduría, de mirar que esos recursos se cumplan, unos de los responsables somos nosotros, la comunidad, otro responsable el Gobierno Nacional, el gobierno departamental y los gobiernos municipales; el otro gran responsable los diferentes actores que están ejecutando los contratos, verdad que es triste ver que la mayoría de los recursos que llegan a la provincia de García Rovira no se lleguen a ejecutar, por eso nosotros estamos realmente preocupados doctor Carlos, no voy a hablar de los contratos anteriores.

Empecemos a mirar éste contrato de los ochenta y nueve mil millones de pesos (\$89.000.000.000) que le corresponden para prácticamente 27 kilómetros; le decíamos a los amigos, nosotros no queremos recuperar los quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000) que se perdieron con ESGAMO, doctor Carlos García, yo se lo dije en Bogotá y su respuesta doctor Carlos García, ¿eso depende de los representantes de Santander!, que le exijan al Gobierno Nacional, y ya que están acá los representantes de Santander que le exijan al Gobierno Nacional, nosotros no queremos diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000), nosotros queremos es los trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000) que necesita la Provincia de García Rovira para terminar pavimentada, nosotros no queremos 2 kilómetros, 3 kilómetros, 4 kilómetros, quien dijo que con 2 kilómetros, 3 kilómetros, 4 kilómetros nos íbamos a contentar, ¡no!, nosotros queremos es la totalidad de la vía pavimentada, como dijo Santos

hace 4 años, le vamos a tener pavimentada la vía Málaga – Bucaramanga, y eso es lo que nosotros estamos peleando, nosotros estamos diciéndole al Gobierno Nacional, a ustedes señores representantes, gracias por estar aquí en Santander, gracias por preocuparse por este pueblo olvidado de García Rovira, porque realmente es una provincia olvidada.

Doctor Carlos usted la ha paseado con nosotros, gracias por invitar al doctor Juan José Hoyuela, nos vinimos desde Málaga hasta Curos y él se dio cuenta que en el carro que veníamos prácticamente quedó destrozado ese carro, gracias doctor Juan José Hoyuela por acompañarnos, nos escoltó hasta Curos, de verdad que le agradecemos, es un acto de grandeza y nosotros estamos totalmente agradecidos con usted; que la plata que se invierta, se invierta también con los empresarios y las personas de la provincia, que no sean personas extranjeras, personas ajenas a la provincia, ¿por qué?, que saquemos con tener grandes recursos en la provincia, y resulta que los grandes contratistas son de afuera y la gente de la provincia se queda sin un peso, solamente ganándose el mínimo. Muchas gracias.

Presidente:

A usted Jorge Jaimes. Tiene el uso de la palabra Luis Pedraza.

Veedor Ciudadano – Vía Curos – Málaga - Luis Pedraza:

Muy buenas tardes a todos; agradezco a la Comisión Sexta de estar aquí en Bucaramanga, ¿por qué les agradezco?, porque en dos ocasiones anteriores nos han aplazado la reunión en Bogotá, nosotros como comunidad de García Rovira, sacando plata de nuestro bolsillo, comprando pasajes en avión, en Viva Colombia, no es por hacer publicidad, pero hemos perdido la plata porque no la devuelven, gracias por atendernos; gracias doctor Carlos García, porque más que manizaleño parece de García Rovira, el sí conoce la región, el doctor Mustafá sólo nos atendió 5 minutos en su despacho y todavía estamos

esperando su invitación, somos comunidad, no tenemos corbata, no la traje porque no la tenemos en éste momento, sólo somos comunidad que dependemos del gobierno central y del gobierno nacional.

Le pido a la Comisión Sexta que hubiera invitado al Ministro de Transporte, porque es el encargado de los recursos, al doctor Bernabé Celis que es de nuestra región inclusive, de la vereda de Santa de Cruz, San Andrés, García Rovira; que es el encargado del presupuesto nacional, invitamos al doctor Álvaro para que le dé el comunicado de su hermano, que no se olvide de nuestra provincia.

Hago el llamado al Fondo de Adaptación, que por favor nos siga colaborando con el puente de Hisgaura, con el puente de La Judía y con el puente de Pangote, que ya no vuelvo a hablar más de ellos porque ya está recorrido este mensaje; pero le doy gracias a él porque esto se volvió otro monumento nacional que tenemos en García Rovira, al igual que la laguna de Ortices, porque todo mundo va a la laguna y para en las bases del puente a tomarse la foto, además de tomarse la foto en las bases de éste puente hago otra denuncia, debería estar aquí la “CAS”, porque hay un sitio que se llama aguas calientes, donde se podría ir a disfrutar de aguas termales en nuestro municipio de San Andrés y sobre ella hay una base del puente, me queda un minuto.

Solamente es para decirles que por favor no nos olviden, nuestra provincia es una de las más olvidadas de Santander, tiene 12 municipios y solamente el más beneficiado es Málaga, porque tiene la troncal del norte, se lo hice saber al alcalde hace unos días, le dije: alcalde de Málaga usted de pronto le interesa nuestra vía Curos – Málaga, porque ya le pavimentaron su sector y puede salir a Bogotá, a Cúcuta, y me agrado su respuesta, me dijo, yo estaré contento y feliz cuando esté pavimentado la vía Curos – Málaga; ahí es cuando realmente vamos a dejar de luchar, ténganos en cuenta Comisión Sexta, por favor escuche nuestras plegarias, recorra nuestra vía, el

lema que tenemos nosotros son 124 kilómetros de progreso, no 30 kilómetros que llevamos en 20 años de promesas, muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias a Luis Pedraza. Tiene el uso de la palabra, después de la intervención de los veedores; el doctor Carlos García Montes, director de INVIAS, bien pueda doctor, luego interviene el doctor Iván Mustafá. De ésta manera damos por terminado las dos intervenciones frente a la Vía Curos – Málaga y también el sistema de transporte.

Instituto Nacional de Vías – INVIAS – Director General – Carlos García Montes:

Buenas tardes a todos ustedes. En primer lugar agradecer a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes la invitación que nos hicieron para estar el día de hoy aquí en Bucaramanga y hablar en particular del tema de la vía Curos – Málaga, al doctor Iván Darío Agudelo su presidente; pero también un saludo muy especial a todos los representantes de la Comisión Sexta, en particular a los representantes que son originarios de ésta hermosa tierra, la doctora Lina María Barrera que colaboró muchísimo, entre otras cosas y vivo muy agradecido con la doctora Lina porque ella fue la que hizo toda la gestión para los recursos que se tuvieron por parte del Gobierno Nacional en el intercambiador de Pie de Cuesta, una obra que entregamos recientemente al Departamento de Santander, e igual muchísimas otras inversiones que se han desarrollado en el Departamento de Santander y que han sido gracias a la labor hecha por todos los representantes y senadores de éste departamento, entre ellos el doctor Fredy Anaya y otros representantes de éste departamento.

Con relación al tema de la vía Curos – Málaga; quiero manifestar en primer lugar que el Instituto Nacional de Vías tiene como meta poder lograr la pavimentación de todas las vías de la red nacional no

concesionada, tenemos aún tres corredores, cuatro corredores por terminar de pavimentar, uno de ellos la transversal del Carare, cuyo recursos nos permitirán en ejecución el día de hoy terminar los pavimentos entre el municipio de Cimitarra y el municipio de Landázuri, ya habíamos hecho inversiones entre Puerto Araujo y Cimitarra.

Otra vía muy importante en el Departamento de Santander pendiente de pavimentar es la vía que va entre San Gil – Onzaga – Santa Rosita, del cual en este momento se están adelantando por parte del INVIAS los estudios y los diseños para a futuro poder acometer la pavimentación.

Otras dos vías de la red nacional de carreteras no concesionadas muy importantes para el Departamento de Santander tienen como centro todo lo que es la región de García Rovira, que es la vía entre Capitanejo – Málaga – Concepción, cruzando el Páramo del Almorzadero hasta llegar a Presidente y conectarse con el departamento de Norte de Santander; nosotros tenemos la satisfacción que con éste contrato que está en ejecución hoy en día logremos terminar todos los broches y punto críticos y dejar una vía pavimentada entre Capitanejo – Málaga – Concepción y entendemos que tenemos que requerir de nuevos recursos que permitan garantizar la terminación de los pavimentos entre Concepción hacia Presidente; me comprometo el día de hoy con una solicitud que hiciera el diputado Mario Cárdenas de hacer el mantenimiento de los tramos no pavimentados entre Concepción hasta Presidente, lo vamos a hacer con el contrato que tenemos hoy en día en ejecución. También vamos a atender lo que quedo pendiente de la vía entre Curos – Málaga, de lo que no está pavimentado entre el tope y los curos, ¡lo vamos a hacer!, entendiendo las dificultades de movilización de la comunidad.

Voy a referirme inicialmente entonces a los contratos del Instituto Nacional de Vías, pero en particular al contrato que adelantara la firma ESGAMO, que lamentablemente fue un contrato que se siniestro,

como lo señalan ustedes completamente claro, el recurso no invertido es un recurso que tuvo que regresar al Tesoro Nacional, y en éste caso el instituto no puede contar con los recursos para poder colocárselos a la vía Curos – Málaga, sin embargo, adelantamos el proceso de sanción por incumplimiento definitivo al contratista, ese trámite llevo a la sanción por mil ciento cinco millones de pesos (\$1.105.000.000) que ya fueron cancelados al Instituto Nacional a través de la compañía de seguros que tenía ese contrato y que le estaba garantizando al mismo la ejecución de las obras, la compañía es, Compañía Suramericana de Seguros, esos recursos también entran al tesoro nacional, es un trámite que tiene el gobierno, pero que entonces como me lo recordaran aquí algunos veedores, yo siempre he dicho que el apoyo que el Instituto Nacional de Vías recibe sobre todo está en el Congreso de la República, el apoyo de los representantes, el apoyo de los senadores que permite apropiar los recursos y que esos recursos de alguna manera retornen.

Hoy en día hemos adjudicado desde el año 2015 el último de los contratos, es un contrato del orden de ochenta y nueve mil millones de pesos (\$89.000.000.000) la obra de siete mil millones de pesos (\$7.000.000.000) más la interventoría, la diferencia entre los cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) anunciados inicialmente está en el menor valor del proceso licitatorio, esos recursos también salen del instituto, retornan al tesoro nacional y entonces también hay que hacer de alguna manera gestión con el propósito de que los recursos de los contratos siniestrados, en este caso el de ESGAMO del orden de doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000), los recursos del menor valor de la licitación pública puedan incorporarse al menos para adelantar las vigencias futuras que están asignadas y como bien lo señalaron aquí en las intervenciones anteriores, en una asignación que va desde el año 2016 hasta el año 2019 y cuyos mayores recursos justo se encuentran en el año 2019.

¿Qué hemos hecho en otros programas?, en la medida que haya una buena ejecución por parte del contratista nosotros tratamos de

adelantar recursos de vigencias futuras con el propósito de evitar que el contratista pueda tener alguna parálisis, en cuanto a que haya ejecutado en un mes determinado del año la totalidad del recurso asignado a la vigencia fiscal; esto es lo que podría suceder en éste contrato en particular, porque ya lo señalaron muy bien, las vigencias del año 2017, la vigencia del año 2018 son vigencias que no superan los veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) y entonces podríamos correr el riesgo que el contratista rápidamente ejecute los recursos en los primeros meses del año, en el primer semestre del año y se pudiera quedar sin recursos para el segundo semestre, vamos a trabajar con el Ministerio de Hacienda para evitar que esa situación suceda, nosotros no estamos adicionando contratos, pero lo que sí estamos logrando y lo hemos hecho en oportunidades anteriores es ir adelantando los recursos de tal manera que la obra no vaya a tener suspensión en razón a los pocos recursos que se ha podido asignar.

¿Cuáles son los alcances del contrato que tenemos hoy en día en ejecución?, fue un compromiso que adquirimos con las comunidades de la región y manifestamos entonces que lo íbamos a centrar principalmente entre los municipios de Guaca y el municipio de San Andrés, ya empezamos con el paso nacional de Guaca, 1 kilómetro del paso nacional; con el municipio de San Andrés, el alcalde que tuvo la oportunidad de participar ahora, estamos pendientes señor alcalde del tema de servicios públicos, una vez resuelto el tema de servicios públicos haremos los 2 kilómetros del municipio de San Andrés y terminaremos también dentro del alcance de éste contrato de hacer la totalidad de los pavimentos faltantes entre ambos municipios que los separa alrededor de unos 12 kilómetros, más esos pasos nacionales, y adicionalmente entre el municipio de Málaga en dirección hacia el viaducto de la Hisgaura, nosotros nos proponemos hacer alrededor de 12 kilómetros más de carretera, dando continuidad a los pavimentos que existían antes de éste gobierno, pero adicionalmente de los que se pudieron ejecutar por parte de la firma “LATINCO” recientemente y también dentro de éste contrato nos comprometemos de un tramo de corredor que quedó pendiente en el municipio de Málaga en muy mal

estado a la entrada del municipio, para poder hacer la recuperación de éste pavimento.

En total las obras o los recursos invertidos por el Instituto Nacional de Vías y que algunos ya están ejecutados y otros están dentro de las vigencias futuras programadas hasta el año 2019 son de ciento cuarenta y un mil millones de pesos (\$141.000.000.000), con estos recursos nosotros abarcaríamos 30 kilómetros de la carretera Curos Málaga.

Adicional a estas inversiones, ya lo dirá el doctor Iván Mustafá, están las que ha hecho el Fondo de Adaptación, cuyos kilómetros de pavimento representan algo así como 11 kilómetros que se unirían entonces a los 19 kilómetros que existían en otros programas como el Plan 2500, nos quedarían faltando entonces 63 kilómetros, es decir, solamente después de estas grandes inversiones que hemos hecho todavía quedaría pendiente alrededor del 50% de la vía por pavimentar Curos – Málaga, estimamos nosotros los costos como también lo manifestaron, alguien de la veeduría, que son del orden de trescientos veinte mil millones de pesos (\$320.000.000.000) más, es una gestión que hay que hacer, nosotros hemos desarrollado muchos proyectos en el país que son por programas y que son proyectos de Estado, porque no se alcanza en un gobierno y se trabajan en otros gobiernos, son varios gobiernos a través de diversos programas que logran finalmente éste propósito, pero no podemos desconocer el empeño que le ha dedicado el gobierno del Presidente Juan Manuel Santos a ésta vía de Curos – Málaga. Las dificultades que se generaron en principio era que no teníamos los estudios y los diseños, entonces hubo que ir apropiando recursos del Instituto Nacional de Vías en la medida que se pudieran hacer esas asignaciones año tras año, por eso tuvimos contratos que eran de la vigencia del año 2012 y luego otros de la vigencia del 2013 que tenían alguna vigencia futura del 2014, finalmente un contrato muy pequeño en el año 2015, y solamente en el año 2015 pudimos que se estructurara dentro del programa de vías para la equidad, estos cien mil millones de pesos

(\$100.000.000.000) para el corredor de Curos – Málaga, teníamos cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) adicionales, pero obviamente la limitación presupuestal que se tuvo para el programa de vías de equidad nos impidió poderle colocar más recursos al corredor, y adicionalmente porque había otras vías muy importantes que trabajar en el Departamento de Santander como las que les referí a usted, la vía de la Transversal del Carare, la troncal central del Norte, otros proyectos que iniciaran en el primer semestre del año 2017 aquí en el Departamento de Santander, específicamente en Bucaramanga como es el corredor TCC Molinos del tercer carril, los retornos de Girón hacia Florida Blanca, y otros proyectos en red secundaria como es la vía de Suratá – California, aquí la reflexión que hay que hacer ya el doctor Iván les comentará específicamente las inversiones del Fondo de Adaptación y los esfuerzos y avances de las dificultades que ellos han tenido, es hacer entonces un trabajo en conjunto que nos permita estructurar y tener los recursos para poder darle finalización a los trabajos de mejoramiento en ésta vía.

Muy importante lo que los veedores señalaron, tienen razón, con el diputado, en el sentido de que éste proyecto hubiera tenido más desarrollo en pavimentos, pero no hubiera logrado darle transitabilidad porque tenía muchísimos puntos críticos reflejados en las temporadas invernales 2010 – 2011 y por eso era mucho mejor atenderlos.

El puente la Hisgaura ya lo comentará el doctor Iván, yo sí quiero manifestar que ahí está traducido en el puente la verdadera importancia de éste corredor de Curos – Málaga, porque es un viaducto atirantado, es un viaducto de las especificaciones y características del que se tiene aquí en Bucaramanga de la carrera 9ª, pero son muy pocos los viaductos que tiene Colombia de esa dimensión, se tiene uno en el eje cafetero, el viaducto que une a Pereira con Dos Quebradas, estamos ejecutando otro que es el del Puente de Pumarejo, que también es de esa condición de atirantado, pero en el país no hay más viaductos de esas dimensiones y es en ese viaducto, ya el doctor Iván les dirá como se ha venido resolviendo

el problema, en ese viaducto está centrada la importancia que el Gobierno Nacional tiene para desarrollar esta importante obra vial.

Creo que eso es básicamente lo que quería comentarles, nosotros hemos visitado y seguiremos visitando el corredor, nos interesa mucho que los recursos se inviertan muy bien, también quería decir que los recursos han estado limitados es porque también queremos hacer una muy buena vía, las especificaciones de la vía son muchísimo mejores a las especificaciones con las que se estaban haciendo los pavimentos en gobiernos anteriores, las condiciones de la sección transversal de la carretera y el mejoramiento en cuanto al diseño geométrico han hecho que el recurso sea un recurso que no alcance para abarcarlo todo, pero es un recurso que garantizará una carretera en muy buenas especificaciones para un largo plazo, muchas gracias.

Presidente:

Agradecemos la intervención del doctor Carlos García Montes. Tiene el uso de la palabra el doctor Iván Fernando Mustafá, del Fondo de Adaptación Nacional.

Fondo de Adaptación Nacional – Director – Iván Fernando Mustafá Durán:

Muy buenas tardes a todos, voy a tratar de ser bastante resumido, sé que están cansados, pero sí espero ser también contundente y claro con la presentación que vamos a hacer.

Primero darle un agradecimiento a la Comisión Sexta, a su presidente...

Presidente:

El doctor Carlos García se va a despedir porque ya el avión debe de partir, muchas gracias doctor Carlos.

Fondo de Adaptación Nacional – Director – Iván Fernando Mustafá Durán:

A la Comisión Sexta, a su presidente, a sus miembros, a los representantes, a Fredy por ésta citación que nos permite no sólo rendir cuentas de la gestión que debemos hacer como funcionarios públicos, sino también informar a la comunidad de los avances y de las obligaciones que tenemos como funcionarios públicos y como el Fondo de Adaptación en éste caso.

También quiero darle un agradecimiento a la Gobernación, a la Asamblea Departamental que nos han estado acompañando, también solicitando rendición de cuentas, a los veedores con los que he podido entablar comunicación, al ministerio, a la Procuraduría si se encuentra acá presente, porque ha sido fundamental para nosotros en éste proceso; a los alcaldes que están hoy acá, a los anteriores alcaldes, a SACYR aquí está el representante de obra, el director de obra de SACYR, le pedí el favor que me acompañara, aquí está presente en éste recinto, a poner el pecho y a poner la cara porque así nos toca; al equipo del Fondo, a mí equipo que hoy me acompaña, se han puesto la camiseta acá de santandereanos y durante estos cinco meses hemos estado trabajando en todo el proceso; a los medios de comunicación veo a Rafael, veo a varios medios de comunicación que nos acompañan, y a varios amigos que también se encuentran acá.

Hoy vinimos acá como ustedes han solicitado, Fredy y el gobernador, a dar soluciones a los problemas que hoy se presentan en estos sitios en donde el proyecto del Fondo de Adaptación viene desarrollando particularmente las labores en la Provincia de García Rovira.

Quiero aprovechar dos minutos antes de entrar en materia, lo que el Fondo de Adaptación hace y está haciendo en Santander, no sólo estamos en García Rovira, estamos en todo el departamento, hoy directamente en Santander estamos invirtiendo cuatrocientos

cincuenta mil millones de pesos (\$450.000.000.000) en proyectos de vivienda, en proyectos de colegios, en proyectos de acueductos, de reactivación económica, de vías, de medio ambiente y mitigación de riesgo, todo esto, haciendo colegios, casas, hospitales no inundables, es decir, menos vulnerable a lo que le sucedió en la época de la ola invernal, me dicen que ayer la radicaron, ayer la revisaron y esperamos iniciar de manera pronta la construcción de esas novecientas viviendas (900) de las mil ciento treinta y dos (1.132) que debemos construir; aquí vemos algunas imágenes de esas viviendas, muchas de esas son ya entregadas, otras están en proceso de construcción, y bueno, no es éste el espacio del debate pero más adelante lo podemos ver.

En colegios estamos invirtiendo en Santander siete mil seiscientos millones de pesos (\$7.600.000.000), concretamente en 11 colegios, 28 aulas, muchas de ellas ya terminadas, 8 ya terminadas y 13 en construcción.

Acueducto y alcantarillado, setenta mil millones de pesos (\$70.000.000.000) estamos invirtiendo hoy en 10 acueductos y 8 alcantarillados, 7 de ellos ya entregados, 4 veredales en Bucaramanga, 1 en Girón, estamos listos para inaugurar y en Pie de Cuesta; doctora Lina ahí hago el reconocimiento a su labor de apoyo para esos de Pie de Cuesta.

En reactivación económica, muchos de los campesinos que viven en nuestras veredas también la ola invernal les afectó, se les llevó sus cultivos, muchos de ellos con siembras de café, cacao, mora, pero porque sembraban no adaptados al cambio climático, es decir, sembraban en alto riesgo, que cualquier lluvia les llevaba sus siembras, hoy aprovechamos e investigamos y planificamos que tipo de semillas son las que deben sembrar, que productos deben sembrar y sembrar adaptados al cambio climático, hoy ya estamos teniendo muy buenos resultados en café, en cacao, en mora, en piña y en muchas otras frutas que les permiten hoy ser más rentables, duplicar

la producción, pero lo más importante comercializar y garantizar siembras seguras, adaptadas al cambio climático; eso en cuanto a reactivación económica.

En transporte, estamos invirtiendo hoy doscientos sesenta y cinco mil millones de pesos (\$265.000.000.000) en Santander, 45 sitios críticos ya terminados por ciento cuarenta mil millones de pesos (\$140.000.000.000), muchos de ellos en la vía Curos – Málaga; otro la red férrea del Atlántico – Santander, hay podemos ver en una de las imágenes los muros de protección que hemos construido, el puente 18 que estará terminado en junio del 2017, vamos en un 46% en Cimitarra – Landázuri.

En medio ambiente, estamos invirtiendo hoy veinte y dos mil millones de pesos (\$22.000.000.000) ¿en qué?, en la actualización de los planes de ordenamiento y manejo de las cuencas hidrográficas a través de las dos corporaciones ambientales, estas inversiones son inversiones que garantizan a largo plazo que la planeación en torno a las cuencas, prevengan el tema de riesgo y las inundaciones en todos estos sitios, las cuencas formuladas y que tenemos en proceso, el Río Carare, el Río Po, el Río Lebrija, afluentes del Río Lebrija medio, Río Sogamoso, Río alto Lebrija, el Río Cáchira, Río Bajo Suarez; páramo y la delimitación de tres paramos para garantizar el agua que requiere el abastecimiento de muchos de nuestros municipios, Páramo del Almorzadero, Páramo Guantiva - la Rusia y Páramo Iguaque – Merchán, bueno ahí sigue otro listado más.

También estamos haciendo obras de mitigación de riesgo como la del Río Fonce, a través de la gobernación, son quince mil doscientos noventa y ocho millones de pesos (\$15.298.000.000), va en un 74% de avance de ésta obra y esperamos que la mitigación de riesgo que se están haciendo en 14 sitios del Río Fonce cumpla su función, esta obra estará terminada aproximadamente en marzo del año entrante, hay pueden ver en las imágenes.

Al grano, avances de la vía Málaga – Curos: Aquí en ésta imagen quise mostrarles un resumen de lo que constituye todo el proyecto, la longitud que hay entre Curos – Málaga aproximada es de 113 kilómetros en la vía que estamos interviniendo, 43 puntos críticos se requirieron intervenir para poder pavimentar luego toda la vía, es decir, para evitar que luego tuviésemos los derrumbes que el director de INVIAS comenta, estos 43 sitios ya fueron construidos, esos 43 sitios están chuleados; hay 3 sitios críticos como lo han mencionado hoy que son los tres puentes, es decir, en total la responsabilidad del Fondo de Adaptación son 11 kilómetros de pavimentación, es decir, nosotros el Fondo, no es el responsable de pavimentar todo la vía, ahí es el INVIAS con quien estamos trabajando para la consecución del resto de los recursos, pero el Fondo de Adaptación, su responsabilidad está en los 43 puntos y los 3 de los puentes, una inversión total de doscientos diez mil millones de pesos (\$210.000.000.000), ahí en rojo podemos ver la ubicación de los 3 puentes y en verde los puntos críticos.

En el siguiente cuadro están los contratos que se desarrollaron y los que se están desarrollando, son cinco paquetes de contratos que suman los doscientos diez mil millones de pesos (\$210.000.000.000), 4 de ellos son los puntos críticos, ahí están todos, y está el contrato de los 3 puentes.

¿Cómo hemos avanzado?, el primer paquete de obras de proyección de los sitios críticos, en su estado inicial lo podemos ver ahí, el 106 era un desastre, podemos ver el avance en la siguiente foto, donde básicamente se construyeron muros de contención, estructuras hidráulicas y obras en concreto y malla electrosoldada como medio de protección de los taludes; igualmente también se hicieron estabilización de taludes con productos tipo biómanto, ampliación de la vía hacia el talud para la estabilidad y la pavimentación, estos seis tipo de obra se hicieron en cada uno de los puntos críticos, en cada uno de los 43 puntos críticos, ahí podemos ver las imágenes ya de las obras terminadas. Otro de los contratos, ahí podemos ver las vías

como estaban, vemos el proceso constructivo y vemos como terminaron, siguiente.

Otro contrato, el tercero, ahí están el paquete de vías, el proceso y las obras terminadas, ahí pueden ver la calidad de las obras que contaba el mismo director de INVIAS, porque ha sido una innovación que incluso está sirviendo como modelo para otras vías de Colombia. Siguiente, ahí vemos el último paquete, ahí están las obras terminadas.

Ahora miremos el puente Hisgaura – La Judía y el de Pangote. Esta obra originalmente tenía como fecha de inicio 12 de febrero de 2014, una inversión total de ochenta mil millones de pesos (\$80.000.000.000), más una interventoría de cinco mil quinientos millones de pesos (\$5.500.000.000), y su estado actual es de 27.89% en su ejecución, esto incluye la construcción de los 3 puentes, la interventoría “PARSONS BRINCKERHOFF”, hoy aquí en la siguiente gráfica que les traje, concentrémonos en el gráfico de abajo; ahí podemos ver el diseño del proyecto definitivo, les voy a explicar ahí las características comparables con el proyecto original frente al proyecto que la firma constructora en su etapa de apropiación propuso al Gobierno Nacional y éste fue acogida; básicamente el puente es el puente más largo atirantado de Colombia y de Sur América, aquí lo vamos a tener en Colombia, en Santander en la vía Cueros – Málaga, el puente atirantado más largo longitudinalmente, es decir, por ahí podemos empezar con un tema turístico que nos va a servir demasiado, porque la obra de ingeniería que se merece Cueros – Málaga como es ésta realmente responde a las necesidades del sitio y dos a las necesidades logísticas que se requiere el sitio frente al tema de riesgo, quiero decirles por una pregunta que me hacía Fredy antes de éste debate ¿por qué hicimos éste puente, no hubo otras opciones?, se miraron 6 opciones, entre ellos túneles falsos como los que se construyen en la vía Medellín – Bogotá, pero no eran viables; vía subterráneas, se miraron puentes en concreto, y la opción más favorable fue la de este tipo de puente, incluso en costos y en

estabilidad y seguridad, hacer otro tipo de obra costaba alrededor de tres veces, cuatro veces más cualquier obra diferente a la del puente que estamos haciendo, luego tampoco es un tema estético, ni de turismo, sino el tipo de obra que se requería para el sitio.

Segundo, las actividades adicionales no previstas en el diseño original, quiero mostrarlas en ésta gráfica por solicitud del diputado Mario, ¿cuáles son esos cambios que llevaron a que se generara entre el Fondo de Adaptación y entre el contratista y el INVIAS las demoras que hoy tienen el puente sin obra?, la primera de ellas era centrar los puntos de apoyo, en el cuadro que ustedes ven hay una columna grande al lado derecho, hay otra columna grande al lado izquierdo, ésta columna grande que hay en el lado izquierdo estaba más hacia el lado izquierdo, ¿qué generaba eso?, no generaba un equilibrio entre las vigas que mantienen el puente y tampoco entre lo que hace la fuerza colgante, generaba un triángulo, por decirlo así, diamante más grande a un lado y un triángulo más pequeño en el otro, generando una posible inestabilidad vista directamente por el contratista constructor; ¿eso a qué llevo?, a que se rediseñara, a que se hicieran otras dos columnas que ustedes pueden ver aquí en el lado más izquierdo, más pequeñas, adicionales al contrato original, generando una articulación simétrica entre las dos tensiones que ustedes ven ahí para el puente colgante.

Dos, no tenía iluminación, el puente para que funcione de noche requiere iluminación, incluimos la iluminación, la propuesta del contratista hace 1 año cuando presentó el nuevo diseño incluyó la iluminación.

Tres, como lo decía uno de los veedores, Danil, se amplió el tablero de carriles con dos objetivos, el primero para garantizar la funcionalidad, es decir, se le agrego dos pasos peatonales, al lado y lado, para que pueda la gente caminar durante el mismo puente; y dos, garantizar también la estabilidad contra el viento, era un puente muy angosto y vulnerable, lo que hicimos fue ampliarlo generándole mayor

estabilidad, es decir, se pasó de 11.8 metros a 13.8 metros, 2 metros más, dándole más estabilidad al puente.

Cuatro, no tenía aparatos de instrumentación completos, ¿esto qué permite?, permite monitorear preventivamente los movimientos del puente, un puente atirantado es un puente vivo, es un puente que no está totalmente quieto como un puente de concreto, éste puente está vivo y requiere permanentemente ser monitoreado por INVIAS para atender cualquier necesidad que se requiera, estos aparatos electrónicos lo que permiten es hacer eso, estoy tratando de explicarlo aquí en español, no en términos de ingeniería técnica, para que todos lo entendamos y mi mamá que lo está viendo en casa lo entienda también, pero esta es la idea para que todo el mundo comprenda cuales son los cambios que se han hecho frente el proyecto original.

Había una solicitud también turística, que ojalá pudiese tener un punto en donde la gente pudiera parar, y poder también explotar la misma comunidad de García Rovira éste proyecto; hay un punto que ustedes ven acá en la parte inicial de 1.000 m² aproximadamente que perfectamente pudiera convertirse en un punto turístico, para parquear carros, para montar los puntos de avistamiento y poder aprovechar y explotar esto directamente por la comunidad en el momento que éste puente esté terminado. La mano de obra que requeriría el proyecto son alrededor de 150 personas, personas que le hemos pedido al contratista contratar con la comunidad local y ese es uno de los compromisos y obligaciones que tiene el contratista para desarrollar esta obra.

Les quiero hacer una comparación, el puente de la 9ª aquí en Bucaramanga tiene 550 metros en total de largo, éste tendría 680 metros, es decir, 130 metros más, un 20% más grande que el puente de la 9ª, así nos podemos dimensionar como estamos hoy construyendo en Curos – Málaga el puente longitudinal atirantado más largo de Colombia.

Esta presentación la voy a dejar acá, está la comparación que acabo de hacer entre el puente original y el puente definitivo, esto fue lo que generó la atención durante estos meses entre SACYR, INVIAS y el Fondo de Adaptación para ponernos de acuerdo sobre los precios unitarios que se requieren para terminar el puente.

Aquí vemos como está el avance de la pila tres, es la primera columna de la izquierda, la pila cuatro es la última, ésta es la pila tres, ya está a la altura para empezar a poner el tablero del puente; la pila cuatro también ya está a la altura para poner el tablero del puente, el acceso al estribo uno, bueno la pila uno y dos, esas pilas si requiere todavía terminar, pero son las más pequeñas que están en una de las puntas del puente; el siguiente es el estribo uno, ahí se puede ver un poco hacia al fondo el espacio para el tema turístico.

Quiero contarles acá que seis alternativas se dieron, se escogió la más viable por su funcionalidad y aun con los cambios sigue siendo la opción más económica comparable con las demás; quiero hacerles un reconocimiento especial a los alcaldes, está también Bernabé por ahí lo veo, llevaba un día posesionado allá en el Fondo de Adaptación, quiero pedirle disculpas al veedor tal vez que está molesto por los 5 minutos, pero en un día no logra uno captar todos los problemas que tiene el Fondo de Adaptación, yo los atendí, los escuche, entendí la importancia que requiere éste proyecto e inmediatamente lo que hicimos fue constituir un equipo hace 5 meses, organizado tanto con la Procuraduría, como con el INVIAS, con el interventor, con nuestro equipo del Fondo de Adaptación, quiero hacer un reconocimiento aquí a Neifis, aquí está mi secretaria general, ella lideró ese equipo, parecía santandereana defendiendo los intereses del proyecto y quiero hacerle ese reconocimiento porque lo que ustedes van a oír hoy ha sido un esfuerzo de todo un equipo; encontré un proyecto casi al borde de la caducidad, ya con varias citaciones a caducarlo, estuvimos estudiando todos los escenarios, si lo caducábamos, incluso alcanzamos a hablar con el contratista que lo cediera a otro contratista, hablamos de liquidarlo y todas las opciones que veíamos eso era parálisis mínimo

de 1, 2 o 3 años de la obra; vimos también cual era los reclamos que tenía el contratista, y de ahí hicimos la mesa acompañados por la Procuraduría para el trabajo que hicimos directamente con la Procuraduría e INVIAS; quiero contarles que fueron 20 mesas las que se desarrollaron durante estos 5 meses, muchas más de 12 horas trabajando, en donde logramos acordar con el contratista y con el INVIAS de los 160 Ítems que tiene todo el proyecto, acordamos precios sobre 151, quedaron 9 nueve puntos por acordar; pero no nos quedamos ahí, es decir, el 95% de todos los ítems se estudiaron y se concertaron, los otros 9 acordamos crear un tribunal de arbitramento, pero con un sólo propósito y esa es parte de la buena noticia que quiero traerles hoy acá, ¿diputado Mario que se hizo?, a raíz de su visita ese día no pude comentarle, pero al otro lado de la sala estábamos firmando ya el acuerdo con el contratista, con el INVIAS, con la Procuraduría y con todos los entes que hacen parte de éste proyecto para darle la solución definitiva a las obras de Curos – Málaga.

¿Qué hicimos?, esa es la buena noticia, acordamos ya reiniciar las obras a partir del 01 de diciembre, ustedes van a ver el 01 de diciembre todo el reinicio de las obras del puente Hisgaura y van a ver también el reinicio de todas las obras que lo constituyen en enero con toda su respectiva maquinaria, hoy están los contratistas allá en terreno, ahí venían en el avión conmigo, hoy estamos definiendo en detalle el inicio y el cronograma que contempla este “Otro Sí” que hemos firmado con ellos con un sólo propósito, y es lograr terminar las obras, ustedes aquí estaban esperando soluciones, la solución la logramos acordar y la obra termina de acuerdo a lo planeado, 18 meses va durar la construcción de ésta obra, 18 meses con una fecha que ustedes ven ahí junio de 2018 esa obra tiene que estar terminada, nosotros nos vamos en el gobierno Santos en agosto, yo necesito esto dejarlo inaugurado antes de que nos vayamos.

Quiero de verdad en esto reconocer porque no ha sido un trabajo fácil, este ha sido un trabajo que se ha desarrollado con varios equipos de

trabajo, en donde tres frentes requerimos desarrollar; el primero técnico, fue un reto, de verdad aprendí como se construye un puente atirantado; dos financiero, conseguir los recursos faltantes para poder tener la obra totalmente completa, quiero darles la cifra, originalmente la construcción del puente Hisgaura, vamos a hablar en este momento de Hisgaura y luego hablamos de La Judía y el punto 43.

Del puente Hisgaura setenta y tres mil millones de pesos (\$73.000.000.000), es el costo original, con el “Otro Sí” requerimos adicionarle veinte y tres mil millones de pesos (\$23.000.000.000), ¿para qué?, para los puntos que les mencione, las otras estructuras en concreto, más ancho el puente, la iluminación del puente, el sistema eléctrico que originalmente se presentó por parte del contratista como opción al proyecto original, no estaba la plata, la solicité al presidente, al ministro de Hacienda, ya la tengo, ya firmamos los CDP o los CR como los conocemos nosotros y hacen parte del “Otro Sí” que firmamos el 10 de noviembre.

Tres, se amplía el plazo al 30 de mayo del 2018 para garantizar que se termine la obra.

Cuatro, creamos una cláusula de multas, aquí está el contratista, si llega a haber un atraso en un mes vamos a tener multas que ya están concertadas dentro del contrato, es decir, en el momento que se nos atrase un mes el contratista comenzaran las multas que también a él no le conviene que se desarrollen; también incluimos una cláusula penal, si llega a haber un incumplimiento inmediatamente está cláusula se hace efectiva y deberán responder por la terminación de la obra, esto no lo tenía el contrato, esto lo incluimos en el “Otro Sí” de tal forma que si esto lo complementamos con las veedurías locales, con las veedurías que ustedes hacen, señor diputado y diputados del recinto, garantizamos que ésta obra logremos terminarla en éste plazo, junio 2018.

El esfuerzo que hemos hecho acá es una responsabilidad que tenemos, no es un favor que hace Iván Mustafá aquí con García Rovira, es una responsabilidad que también el día que asumí este cargo empecé a tomar, y como funcionario le toca a uno responder, ahí está la solución, luego, entonces podemos cumplir con ese plazo y aquí está la firma contratista que nos garantiza lo logremos hacer, aquí, preséntese, se llama Nelson Cortés, la responsabilidad que han asumido ha sido bastante seria, ellos saben la importancia de ésta obra, saben la importancia de cumplirla en los tiempos, es un compromiso con el mismo presidente para terminarla antes del 07 de agosto y poder entregarle al país esta obra tan importante para la región de García Rovira.

El punto 43 y La Judía. Para estos puntos están garantizados los recursos, esa plata no la estamos cogiendo para metérsela al puente Hisgaura, quiero ser claro, la plata esta apartada; Fredy frente a la solicitud que usted hace, hoy nosotros le solicitamos a la firma constructora qué hacer en esos puntos, ellos nos entregaron ya la propuesta definitiva de lo que debe hacerse en esos puntos, la entregaron el 11 de noviembre, en éste momento lo está revisando la interventoría, no podría darles aquí una razón exacta hasta que la interventoría lo termine de revisar, la interventoría tiene plazo máximo para esa revisión en terreno y demás hasta el 11 de diciembre, luego estoy dando el tiempo que se requiere para garantizar las dos obras que se harían en esos dos puntos críticos, luego si se llegan a requerir recursos adicionales para el tipo de obra que se llegue a hacer ahí también estarían garantizados, eso es una bolsita que yo tengo allá en el Fondo y que la tenemos lista para garantizar la terminación de las obras que requieran en el punto 43, es decir, en el de Pangote y en el de La Judía.

Este “Otro Sí” que les comento que firmamos es transparente, está publicado desde el viernes en la página Web del Fondo de Adaptación, de ahí pueden descargarlo y leerla en detalle, alcaldes, a los veedores para que estén tranquilos con todo lo que les estoy

contando, es un “Otro Sí” bastante larguito pero que contiene en detalle todo lo que les estoy diciendo acá, porque ahí también me juego mi responsabilidad y mi tranquilidad para los próximos años y de mi equipo, para que estas obras sean bien terminadas.

Igualmente vamos a crear a partir de enero el tribunal de arbitramento que va a permitir definir cualquier diferencia y no paralizar las obras que se requieren en García Rovira, ¿esto qué nos garantiza a nosotros?, que independientemente de cualquier conflicto que tengamos con la empresa “SACYR”, que les digo no son fáciles, son difíciles, se pueda resolver a través del tribunal, pero terminando las obras, es decir, no se nos vayan a paralizar en medio del camino.

Igualmente quiero darles una noticia acá, si en el punto 43, en Pangote o en La Judía llegase a haber un derrumbe, la firma responde, nosotros respondemos para la adecuación de la vía de manera inmediata, es decir, no es que la vía vayamos a dejarla votada en esos puntos, la vía va a estar de manera permanentemente atendida en el momento que se requiera si hubiese algún derrumbe o algún taponamiento, eso quiero dejarlo bien claro porque es una buena noticia para garantizar la transitabilidad en esos sitios.

En resumen, nuestro compromiso como Fondo de Adaptación es garantizar que estas tres obras como ya se ejecutaron las otras 43 para mejorar la calidad de vida de los habitantes se hagan; dos, garantizamos que durante la obra se incluya a los habitantes de toda la zona de la influencia, es decir, alrededor de 150 personas van a ser contratadas por el proyecto; tres, permitimos la participación de las comunidades en toda la toma de decisiones, ahí van a estar los comités que han sido creados para trabajar de manera activa y proactiva para que estas obras no se nos paraliquen; cuatro, muy importante, garantizar el acompañamiento que ya lo acordamos de la Procuraduría y del INVIAS. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias a usted doctor Iván Fernando Mustafá Duran. Tiene el uso de la palabra el representante Fredy Antonio Anaya, usted como citante, por favor de las conclusiones de éste gran evento, doctor Fredy bien pueda.

H.R. Fredy Antonio Anaya Martínez:

Muchas gracias presidente. Yo creo que en lo personal porque en el tema de García Rovira me afecta lo personal, lo social, lo político, me alegra mucho ver aquí al doctor Lucho nuestro exalcalde de Málaga que fue uno de los que lideró arduamente, Luis Antonio, éste tema; aspiramos a que INVIAS para el tema de la pavimentación nos ayude y nosotros vamos a hacer gestión para buscar recursos para lograr metros lineales de pavimento. Sobre todo, doctor Iván Mustafá creo que los alcaldes, la provincia, los medios y nosotros quedamos muy satisfechos con su gestión, fíjense que los tiempos fueron perfectos, haber tenido que aplazar el debate nos permitió que hoy tuviera el tiempo también el doctor Iván Mustafá para darle una resolución, porque es que esto si es resolución, ya podemos decir que el 01 arrancan las obras, que está firmado, que no es cuento. Los otros dos temas los tengo claros doctor Iván, sé que se van a resolver de manera favorable.

Entonces quiero decirle que Fredy Anaya queda gratamente sorprendido con la definición del Fondo de Adaptación, del INVIAS, del ministerio, creo que dándole las gracias aquí a mis colegas y compañeros, de verdad que con cariño les digo bienvenidos, lástima que no nos regalen más tiempo, ¡pero valió la pena!, valió la pena el debate, quedamos satisfechos, cumplimos nuestra función, presidente a usted debo agradecerle por la diligencia con que se trató el desplazamiento, no era fácil, el Congreso también anda en crisis, pero el presidente nos hizo la gestión y hoy estamos contentos.

Presidente:

Un gran reconocimiento a los congresistas que nos acompañan el día de hoy, el doctor Edgar Alexander Cipriano, al doctor Víctor Javier Correa, Carlos Alberto Cuero Valencia nuestro vicepresidente, Hugo Hernán González, Jaime Felipe Lozada, Héctor Javier Osorio, Martha Patricia Villalba, Lina María Barrera, al secretario José Jair, todo el equipo de trabajo de la Comisión Sexta. Representante Fredy usted realmente logró enaltecer hoy este debate al tener personas de la mayor calidad en representación del alto gobierno, como el doctor Alejandro Maya, viceministro de Transporte; al doctor Carlos García Montes, director de INVIAS, a usted doctor Iván Fernando Mustafá, del Fondo de Adaptación Nacional, parece usted de esta tierra doctor por la entrega y el conocimiento que tiene; al doctor Juan Pablo Ruiz que estuvo aquí acompañándonos; a todos los que intervinieron, al doctor Javier Antonio Jaramillo de la Superintendencia de Puertos. Un agradecimiento muy grande a la Policía Nacional, quizás acá no saben ni logran dimensionar los esfuerzos que hay que hacer para poder sesionar fuera de Bogotá, y la Policía Nacional con su director general, mi general Nieto; el director de la Policía de Antinarcóticos el general Mendoza, nos brindaron el apoyo para poder desplazarnos hasta esta gran ciudad.

De esta manera termina este debate tan importante para esta comunidad, y demuestra una vez más la Comisión Sexta su compromiso con las regiones en la medida en que podamos descentralizar estas sesiones.

Secretario continúe con el orden del día.

Secretario:

Presidente ha sido agotado el orden del día, dejando constancia que siendo las dos y veintisiete de la tarde (02:27 p.m.) se levanta la sesión.

Presidente:

De ésta manera entonces citamos por Secretaría para la próxima semana, a todos muchas gracias.

IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA
Presidente

CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA
Vicepresidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario

Elaboró Transcripción: Marthali C. A. / Edwin A. S. E.
Elaboró Acta: Marthali C. A / Edwin A. Sánchez E.
Revisó: Hernán Cortés Rojas.