



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2018 - 2022**

Lugar: Salón Virtual Plataforma G-suite

Legislatura del 20 de julio de 2020 al 20 de junio de 2021

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al 16 de diciembre de 2020)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

Con fundamento en la **Resolución No. 0777 del 2020 del 6 de abril de 2020**, expedida por la Mesa Directiva de la Corporación “*Por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaración de una emergencia sanitaria, que signifique grave riesgo para la salud o la vida y por tanto impiden la participación física de los congresistas, funcionarios y trabajadores*”; adicionada por la **Resolución No. 1125 del 17 de julio de 2020**, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente para desarrollar el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DÍA

**Para la Sesión Semipresencial del día martes 29 de Septiembre de 2020
Hora: 9:00 A.M.**

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Aprobación de Actas

Acta No. 28 del 15 de abril de 2020

Acta No. 35 del 22 de mayo de 2020

Acta No. 38 del 9 de junio de 2020

Acta No. 42 del 17 de junio de 2020

III.

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. 018

-Aprobada-

(19 de agosto de 2020)

Presentada por los HH.RR. OSWALDO ARCO BENAVIDES, DIEGO PATIÑO AMARILES, ADRIANA GÓMEZ MILLÁN Y MILTON HUGO ANGULO VIVEROS.

La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- recientemente decretó la declaratoria de caducidad del Contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, que cubre 498 Km en el tramo Buenaventura – Cali – Zarzal - La Tebaida en los Departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y el Valle, suscrito el 18 de diciembre de 1998, por un periodo de treinta(30) años, cuyo objeto es *la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la Red del Pacífico.*



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

En vista de la importancia que representa para la región la operación del Ferrocarril del Pacífico, lo que facilita la conectividad, y competitividad que permiten reactivar la economía vallecaucana con transporte de carga, se hace necesario conocer las razones de fondo que llevaron a la caducidad del contrato por parte de la ANI, y evaluar las alternativas de solución inmediata por parte del Gobierno Nacional y Departamental tendientes a concretar una nueva concesión para rehabilitar este importante corredor férreo.

Por lo anterior, **CÍTESE** a debate de control político, en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva, a la Ministra de Transporte, Dra. Ángela María Orozco Gómez; a la Viceministra de Infraestructura, Dra. Olga Lucía Ramírez Duarte; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, Dr. Manuel Felipe Gutiérrez, y al Superintendente de Transporte, Dr. Camilo Pabón Almanza, para que en el marco de sus competencias se sirvan absolver los cuestionarios que sobre la materia se anexan a la presente.

INVÍTESE a la Gobernadora del Departamento del Valle, Dra. Clara Luz Roldán, al Gobernador del Departamento de Risaralda, Dr Víctor Manuel Tamayo Vargas; al Alcalde de Pereira, Dr. Carlos Alberto Maya López; a la Gerente de Proyectos Férreos de la ANI. Dra. Ana María Zambrano Duque; al Gerente General Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., Dr. Miguel Abisambra; al Gerente General de TC BUEN S.A., Dr. Néstor Amador Cediell; al Gerente de la Compañía de Puertos Asociados -COMPAS CASCAJAL, Dr. Juan Carlos Guerrero; al Gerente COMPAS BOSCOAL, Dr. Alejandro Olivero; al Gerente de Ventura Group Operador Portuario, Dr. César Restrepo Saavedra; a la Gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN) Dra. Yahaira Indira Díaz Quezada, y a la Directora Ejecutiva de PROPACÍFICO, Dra. María Isabel Ulloa, y a quien detente el cargo de Gerente del Tren de Cercanías del Valle.

Por parte de los Organismos de Control, INVÍTESE al Procurador General de la Nación, Dr. Fernando Carrillo Flórez y al Contralor General de la República, Dr. Carlos Felipe Córdoba Larrarte.

CUESTIONARIO

Presentado por el H.R. OSWALDO ARCOS BENAVIDES

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

MINISTRA DE TRANSPORTE

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo, en el punto VI Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, se habla sobre la reactivación del transporte ferroviario como motor de las regiones y que sería una prioridad del gobierno nacional para la reactivación del transporte ferroviario de un sistema intermodal, que buscaría la reactivación del corredor férreo del Pacífico, permitiendo explotar sus ventajas competitivas y fomentar su integración de las cadenas logísticas e intermodales.

En el marco de sus competencias

1. ¿En qué se ha avanzado en este aspecto?
2. ¿Se cuenta con propuestas de operadores logísticos interesados en retomar el corredor férreo y explotarlo comercialmente y en qué condiciones? ¿Cuál es la propuesta del gobierno nacional?



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

3. ¿Existen estudios actualizados sobre la capacidad férrea de los tramos de vía entre Yumbo – Cartago – Armenia y Yumbo – Buenaventura que determinen un plan de transporte que sea viable y rentable?
4. ¿El gobierno nacional ha pensado en crear nuevos talleres mejor dotados y eficientes que garanticen que un plan de transporte no se va ver afectado en su desarrollo por falta de equipos en buen estado y movimiento?

Desde hace varios años, se viene informando a la opinión pública por parte del Ministerio del Transporte sobre la importancia de formular el plan Maestro férreo de Colombia, sin que a la fecha se haya logrado; propuesta que también fue hecha por el actual gobierno; plan orientado a la integración de un sistema de transporte multimodal, que muestre las directrices y el comportamiento de un sistema de transporte a corto, mediano y largo plazo, su desarrollo vial, tractivo, rodante, tecnológico, operativo y comercial, y un plan que muestre el diagnóstico de la situación actual, como las estrategias a seguir para lograr los objetivos propuestos.

5. ¿Tiene el Gobierno un plan Maestro férreo orientado a la integración con un sistema de transporte multimodal que muestre las directrices y el comportamiento de un sistema de transporte a corto, mediano y largo plazo, su desarrollo vial, tractivo, rodante, tecnológico, operativo y comercial?
6. ¿Si existe el plan maestro, informe sobre su desarrollo y alcance en el Pacífico, y si está contemplada la conectividad con el Ferrocarril del Tolima – Huila o con el Ferrocarril de Antioquia, en forma directa o por medio de un puerto seco o centro logístico bimodal ejemplo Zona Franca Del Quindío y ¿cuál sería la normatividad en su implementación?
7. ¿Cuál sería la entidad especializada, que regule, controle el modo ferroviario en Colombia, tal como sucede con la Aerocivil en el modo aéreo?

La competencia que hoy se genera entre el modo ferroviario, con el carretero e incluso con el modo fluvial ha exigido que los ferrocarriles del mundo sean cada vez más competitivos y eficientes en términos económicos, lo cual se logra en gran parte con las mejores especificaciones geométricas y de túneles.

8. ¿Qué propuesta tiene el Gobierno para recuperar y modernizar los corredores de vías trocha yardica (0.914 mts) a trocha estándar (1.435 mts) y modernizar el equipo tractivo y rodante actual modelo 50 para ser competitivos, rentables y atractivos para un operador logístico?
9. ¿Tiene conocimiento de qué medidas ha tenido Invias para proteger los corredores férreos y cómo se lograría recuperar el tramo Cali – Jamundí, y el resto de vías al sur que está invadida por particulares?
10. ¿El Ministerio del Transporte ha previsto en la construcción de futuras vías estándares para trenes de cercanías, entre otros dejar el espacio que corresponde a los trenes de trocha yardica de carga o pasajeros que en futuro se quiera reactivar o se quieran estandarizar y evitar así la desconexión del corredor férreo entre regiones?

Entre el 2.010 y 2.017, según revista de la Cámara Colombiana de Infraestructura en el modo carretero se invirtieron cerca de \$ 70,1 billones; en el sector aéreo \$ 6,5 Billones; en el fluvial \$ 300.000 millones y en el ferroviario \$1,1 Billones. Estos dos últimos con una muy baja inversión. ¿Porqué? ¿Al Estado le interesa, sí o no el modo Férreo? ¿Como parte del transporte intermodal?

11. ¿El Gobierno Nacional en qué ha avanzado en el modo ferroviario en estos dos años y qué proyectos concretos tiene para recuperar y estandarizar los corredores y las vías ferroviarias?

Los negocios de los Ferrocarriles, básicamente es mover grandes volúmenes a grandes distancias para que sean viables y rentables, dentro de las políticas de la ANI, se han hecho estudios, y se ha fijado como reto el gobierno reconectar la red central ferroviaria a la red del Pacífico, para tener un gran canal seco interoceánico que uniría la Costa Atlántica con la Pacífica y sería competitivo al canal de Panamá en comercio exterior beneficiando a más de 25 millones de personas por los Departamentos que tiene área de influencia y generaría muchos empleo productivo y gran emprendimiento.

12. ¿Qué estudios y propuestas tiene el Gobierno para reconectar a la red central ferroviaria del ferrocarril del pacífico, para tener un gran canal seco (interoceánico) que sería competitivo al canal de Panamá y que uniría la Costa Atlántica con la Pacífica?

Desde el gobierno anterior se vienen haciendo pruebas de transporte de mercancías diferentes al carbón entre Dorada – Santa Marta y viceversa, con los equipos tractivos y rodantes de la ANI y su contratista de vías IVINES; por cuanto hasta ahora no ha resultado una empresa privada y/o operador logístico que se encargue de la concesión, después de la liquidación de los Ferrocarriles (1989).

13. ¿No se ha considerado que esas mismas pruebas las realice la ANI en las vías férreas del Valle del Cauca, mientras se logran recuperar y modernizar el corredor y/o la operación comercial la toma un concesionario?

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ

PRESIDENTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En el año 2.000 se entregó por parte del Estado el corredor del pacífico por 30 años en concesión a Ferrocarriles de Occidente para que en un plazo de 4 años se rehabilitara y se pusiera en operación comercial el transporte férreo con unos aportes iniciales por parte del Estado de 120 millones de dólares, que fueron superados en su monto, sin que la firma hubiera cumplido el contrato y por otra parte no se movió la carga esperada. finalmente termino en una demanda, quedando en tramo entre Cartago y la Felisa sin concluir ni su terminal de transferencia como lo indicaba el contrato, lo anterior dio origen a que se hiciera cargo de la nueva concesión la multinacional Impala-Transfigura que finalmente también terminó abandonando los servicios férreos y la ANI le aplicó caducidad del contrato desde el año 2.016. y se lo confirmó en el año 2020.

En el marco de sus competencias

14. ¿Qué institución o interventoría especializada en ferrocarriles por parte del Estado estuvo a cargo del desarrollo y control para el cumplimiento del contrato, como

- mantenimiento de vías, estrategias de metas, técnicas operativas y tecnológica y sobre todo implementación de cumplimiento de un plan de transporte?
15. ¿Al iniciar el contrato se entregó los corredores férreos, equipo rodante y tractivo como herramientas y talleres, ya se devolvieron estos inventarios y en qué condiciones?
 16. ¿Se cumplieron las metas mínimas de carga a transportar (ton/año) y cuál fue el equipo asignado?
 17. ¿Las demandas laborales y civiles en contra del concesionario transpacífico podrían afectar a los futuros concesionarios?

La ANI ha venido recibiendo ingresos producto de la concesión FENOCO, de estos ingresos:

18. ¿Cuánto le han correspondido a la división pacífico para estudios y diseños de túneles que evitarían la pendiente y conectaría directamente con Buga y/o la recuperación de la geometría en terrenos de alta pendiente y/o mantenimiento y protección de sus corredores férreos? O ¿Cuál sería el modelo ferroviario que conviene al comercio exterior?

Después de la liquidación de los ferrocarriles (1989), se crearon las empresas: STF (Sociedad de transporte férreo de economía mixta), para trabajar en el tramo DORADA - SANTA MARTA (pendientes inferiores al 2% y en recta), y en el Ferrocarril del Pacífico también varias empresas que fueron reinauguradas por los gobiernos de turno y que se fueron liquidando por su ineficiente operación y liquidez económica y financiera, entre ellas TRASPACIFICO; FERROCARRILES DE OCCIDENTE; FERROCCARRILES DEL OESTE y finalmente ésta pasó a la multinacional FERROCARRILES DEL PACIFICO (Trasfigura - Impala). Ante la evidencia de la falta de una vía férrea estándar, y una geometría vial con túneles que permita rodar trenes modernos y competitivos.

19. ¿Qué proyectos tienen el Gobierno para la construcción de uno o varios túneles desde Loboguerrero para conectar a Buenaventura con Buga como puerto seco y logístico? evitando la entrada del tren a Cali disminuyendo el recorrido en 100 km de trayecto.

Desde la liquidación de los ferrocarriles nacionales en 1989 se ha dicho que existen varias propuestas de operadores logísticos (APP) interesadas en los corredores férreos actuales, si existen

20. ¿Se ha estudiado la viabilidad de sus propuestas, sobre su patrimonio, capacidad de inversión, experiencia en construcción, mantenimiento de vías y equipos férreos, esto con el fin de evitar fracasos y crisis operativa, comercial y financiera de las empresas tal como sucedió con la sociedad de transportes férreos STF, Ferrovías y cuatro empresas en el Valle del Cauca que fueron reinauguradas por parte de los gobiernos de turno?
21. ¿Qué institución especial en Ferrocarriles Nacionales del Estado es la encargada de hacer la selección y velar por el desarrollo de las concesiones del Pacífico y de la Costa Atlántica?

IV.

Negocios sustanciados por la Presidencia



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

V.

Lo que propongan los Honorables Representantes

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Presidente

ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
Vicepresidente

DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

Elaboró: Gloria G.