[**ACTA No. 44**](#_Toc72751647)

[**(Lunes, 26 de abril de 2021)**](#_Toc72751648)

[**LEGISLATURA 2020 – 2021**](#_Toc72751649)

[**SESION REMOTA**](#_Toc72751650)

[PRESIDENTE 5](#_Toc72751651)

[SUBSECRETARIA 5](#_Toc72751652)

[PRESIDENTE 6](#_Toc72751653)

[SUBSECRETARIA 6](#_Toc72751654)

[ORDEN DEL DIA 7](#_Toc72751655)

[PRESIDENTE 8](#_Toc72751656)

[SUBSECRETARIA: 8](#_Toc72751657)

[PRESIDENTE: 8](#_Toc72751658)

[SUBSECRETARIA: 8](#_Toc72751659)

[PRESIDENTE: 8](#_Toc72751660)

[SUBSECRETARIA: 8](#_Toc72751661)

[PRESIDENTE 9](#_Toc72751662)

[SUBSECRETARIA 9](#_Toc72751663)

[Excusa 9](#_Toc72751664)

[Excusa 10](#_Toc72751665)

[Excusa 10](#_Toc72751666)

[PRESIDENTE 10](#_Toc72751667)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura Leon León. 11](#_Toc72751668)

[PRESIDENTE 11](#_Toc72751669)

[Continúa con el uso de la palabra el H.R. Buenaventura León León 11](#_Toc72751670)

[PRESIDENTE 13](#_Toc72751671)

[Continúa con el uso de la palabra el H.R. Buenaventura León León 13](#_Toc72751672)

[PRESIDENTE 13](#_Toc72751673)

[SUBSECRETARIA 13](#_Toc72751674)

[PRESIDENTE 13](#_Toc72751675)

[SUBSECRETARIA 13](#_Toc72751676)

[PRESIDENTE 13](#_Toc72751677)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León. 13](#_Toc72751678)

[PRESIDENTE 14](#_Toc72751679)

[La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora July Esperanza González Gómez, Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca 14](#_Toc72751680)

[PRESIDENTE 15](#_Toc72751681)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Jesús Alberto Rueda, Presidente Concejo del Municipio de Chía- Cundinamarca. 15](#_Toc72751682)

[PRESIDENTE 16](#_Toc72751683)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca 16](#_Toc72751684)

[PRESIDENTE 17](#_Toc72751685)

[Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca 18](#_Toc72751686)

[PRESIDENTE: 18](#_Toc72751687)

[Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca 18](#_Toc72751688)

[H.R. Carlos Germán Navas Talero 19](#_Toc72751689)

[PRESIDENTE 19](#_Toc72751690)

[SUBSECRETARIA 19](#_Toc72751691)

[PRESIDENTE:. 19](#_Toc72751692)

[H.R. Inti Raúl Asprilla Reyes 19](#_Toc72751693)

[PRESIDENTE 19](#_Toc72751694)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León. 20](#_Toc72751695)

[PRESIDENTE:. 29](#_Toc72751696)

[H.R. Ángela Maria Robledo Gómez 29](#_Toc72751697)

[PRESIDENTE 29](#_Toc72751698)

[La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Ángela Maria Robledo Gómez. 29](#_Toc72751699)

[PRESIDENTE 30](#_Toc72751700)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Cesar Augusto Lorduy Maldonado. 30](#_Toc72751701)

[PRESIDENTE 31](#_Toc72751703)

[SUBSECRETARIA 31](#_Toc72751704)

[PRESIDENTE 32](#_Toc72751705)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León. 32](#_Toc72751706)

[PRESIDENTE 32](#_Toc72751707)

[La Presidencia concede el uso de la palabra el doctor Francisco José Cruz Prada, Viceministro de Política y Normalización Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 32](#_Toc72751708)

[PRESIDENTE:. 32](#_Toc72751709)

[Continúa con el uso de la palabra al doctor Francisco José Cruz Prada, Viceministro de Política y Normalización Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 32](#_Toc72751710)

[PRESIDENTE 34](#_Toc72751711)

[La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Olga Lucia Ramírez Duarte, Viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte. 34](#_Toc72751712)

[PRESIDENTE 37](#_Toc72751713)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI. 37](#_Toc72751714)

[PRESIDENTE 37](#_Toc72751715)

[Continúa con el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI 37](#_Toc72751716)

[PRESIDENTE 40](#_Toc72751717)

[Continúa con el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI. 40](#_Toc72751718)

[PRESIDENTE: 44](#_Toc72751719)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Rodrigo Suarez Castaño, Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA 44](#_Toc72751720)

[PRESIDENTE 45](#_Toc72751721)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Sanabria Martínez, Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca 45](#_Toc72751722)

[PRESIDENTE 47](#_Toc72751723)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia 47](#_Toc72751724)

[PRESIDENTE 49](#_Toc72751725)

[Continúa con el uso de la palabra el doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia 49](#_Toc72751726)

[PRESIDENTE 55](#_Toc72751727)

[La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Carolina Sánchez Bravo, Directora de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura 55](#_Toc72751728)

[PRESIDENTE: 55](#_Toc72751729)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado 56](#_Toc72751730)

[PRESIDENTE 57](#_Toc72751731)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero 57](#_Toc72751732)

[PRESIDENTE 58](#_Toc72751733)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado 58](#_Toc72751734)

[PRESIDENTE 58](#_Toc72751735)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León 59](#_Toc72751736)

[PRESIDENTE 64](#_Toc72751737)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero 64](#_Toc72751738)

[PRESIDENTE 64](#_Toc72751739)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia 64](#_Toc72751740)

[PRESIDENTE: 65](#_Toc72751741)

[La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado 65](#_Toc72751742)

[PRESIDENTE 65](#_Toc72751743)

[SECRETARIA: 66](#_Toc72751744)

[PRESIDENTE 67](#_Toc72751745)

[SECRETARIA 67](#_Toc72751746)

**COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

## ACTA No. 44

## (Lunes, 26 de abril de 2021)

## LEGISLATURA 2020 – 2021

## SESION REMOTA

En Bogotá, D.C., el día lunes 26 de abril de 2021, siendo las 2:03 de la tarde, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, para la Sesión Remota por la plataforma Google Meet, previa citación. Presidida la Sesión por el Honorable Presidente Alfredo Rafael Deluque Zuleta.

La señora Subsecretaria de la Comisión Primera Constitucional Permanente, doctora Dora Sonia Cortes Castillo, procede con el llamado a lista y verificación del Quórum como primer punto del Orden del Día.

PRESIDENTE**:** Señora Secretaria, por favor llamar a lista.

SUBSECRETARIA**:** Si señor Presidente, siendo las 2:03 de la tarde procedo con el llamado a lista.

**HONORABLES REPRESENTANTES**

BURGOS LUGO JORGE ENRIQUE

CÓRDOBA MANYOMA NILTON

DAZA IGUARAN JUAN MANUEL

DELUQUE ZULETA ALFREDO RAFAEL

DÍAZ LOZANO ELBERT

ESTUPIÑAN CALVACHE HERNÁN GUSTAVO

GOEBERTUS ESTRADA JUANITA MARÍA

GONZÁLEZ GARCÍA HARRY GIOVANNY

LEÓN LEÓN BUENAVENTURA

LÓPEZ JIMÉNEZ JOSÉ DANIEL

LOURDY MALDONADO CESAR AUGUSTO

MATIZ VARGAS ADRIANA MAGALI

MENDEZ HERNÁNDEZ JORGE

NAVAS TALERO CARLOS GERMÁN

PADILLA OROZCO JOSE GUSTAVO

PEINADO RAMÍREZ JULIÁN

PULIDO NOVOA DAVID ERNESTO

REYES KURI JUAN FERNANDO

ROBLEDO GÓMEZ ÁNGELA MARÍA

RODRÍGUEZ CONTRERAS JAIME

SÁNCHEZ LEÓN OSCAR HERNÁN

SANTOS GARCÍA GABRIEL

TAMAYO MARULANDA JORGE ELIECER

TRIANA QUINTERO JULIO CESAR

USCATEGUI PASTRANA JOSÉ JAIME

VALLEJO CHUJFI GABRIEL JAIME

**En el transcurso de la Sesión ingresaron a la plataforma para la Sesión Remota los Honorables Representantes:**

ALBAN URBANO LUIS ALBERTO

ARIAS BETANCOURT ERWIN

ASPRILLA REYES INTI RAUL

CALLE AGUAS ANDRÉS DAVID

HOYOS GARCÍA JOHN JAIRO

LOSADA VARGAS JUAN CARLOS

RESTREPO ARANGO MARGARITA MARÍA

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ EDWARD DAVID

VEGA PÉREZ ALEJANDRO ALBERTO

VILLAMIZAR MENESES OSCAR LEONARDO

WILLS OSPINA JUAN CARLOS

Señor Presidente, la Secretaria le informa que se ha conformado Quórum Deliberatorio.

PRESIDENTE**:** Bueno, mientras conformamos elQuórum Decisorio vamos, por favor señora Secretaria a hacer lectura del Orden del Día para hoy, por favor.

SUBSECRETARIA**:** Si señor Presidente.

**HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES**

**COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL**

**LEGISLATURA 2020 – 2021**

**SESIÓN REMOTA**

**PLATAFORMA GOOGLE MEET**

(Comunicado de Jefe de Personal del 09 de marzo de 2021 (Prórroga Emergencia Sanitaria Resolución No. 222 del 25 de febrero de 2021, del Ministerio de Salud y Protección Social y Resolución No. 1125 del 17 de julio de 2020, por medio de la cual se adiciona la Resolución No. 0777 del 06 de abril de 2020)

### **ORDEN DEL DIA**

**Lunes veintiséis (26) de abril de 2021**

**02:00 P.M.**

**I**

**Llamado a lista y verificación del Quórum**

**II**

**Citación e invitación a funcionarios**

**(Ver Proposición, cuestionario y respuestas)**

**Citados:**

**Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible**, doctor Carlos Eduardo Correa Escaf

**Ministra de Transporte,** doctora Ángela María Orozco Gómez

**Presidente Agencia Nacional de Infraestructura-ANI,** doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres

**Director General Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA**, doctor Rodrigo Suárez Castaño

**Director Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca**, doctor Luis Fernando Sanabria Martínez

**Director (E) Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia,** doctor José Armando Suarez Sandoval

**Invitados:**

**Contralor General de la República,** doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte

**Alcalde Municipio de Puerto Salgar,** doctor Jaime Maldonado Mora

**Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca,** doctor Luis Alejandro Pineda Camargo

**Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca,** doctora July Esperanza González Gómez

**Tema:** “Proyecto Perimetral de Oriente”.

Proposiciones 12, 12A y 12B aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por el Honorable Representante Buenaventura León León.

**III**

**Anuncio de Proyectos**

**(Artículo 8. Acto Legislativo 1 de 2003)**

**IV**

**Lo que propongan los Honorables Representantes**

**Alfredo Rafael Deluque Zuleta** **Julián Peinado Ramírez**

 Presidente Vicepresidente

**Amparo Y. Calderón Perdomo Dora Sonia Cortés Castillo**

 Secretaria Subsecretaria

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente. Y puede usted ya existiendo Quórum Decisorio, puede usted ponerlo en consideración.

PRESIDENTE**:** En consideración entonces el Orden del Día, anuncio que va a cerrarse su discusión, queda cerrada. Señora Secretaria, por favor llame a lista de forma ordinaria sino hay oposición.

## **SUBSECRETARIA**: Votación ordinaria, ¿Representante perdón?

## PRESIDENTE: Si.

## SUBSECRETARIA: Presidente he verificado el chat de la Comisión y se constata que no hay ningún Representante con alguna manifestación en contra del Orden del Día. Así que ha sido APROBADO el Orden del Día propuesto por la Mesa, por unanimidad de los asistentes.

## PRESIDENTE: Vamos entonces a iniciar con el primer punto del Orden del Día, que es el único, iniciemos con el punto siguiente qué es el debate.

## SUBSECRETARIA: Si señor Presidente.

**II**

**Citación e invitación a funcionarios**

**(Ver Proposición, cuestionario y respuestas)**

**Citados:**

**Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible**, doctor Carlos Eduardo Correa Escaf

**Ministra de Transporte,** doctora Ángela María Orozco Gómez

**Presidente Agencia Nacional de Infraestructura-ANI,** doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres

**Director General Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA**, doctor Rodrigo Suárez Castaño

**Director Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca**, doctor Luis Fernando Sanabria Martínez

**Director (E) Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia,** doctor José Armando Suarez Sandoval

**Invitados:**

**Contralor General de la República,** doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte

**Alcalde Municipio de Puerto Salgar,** doctor Jaime Maldonado Mora

**Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca,** doctor Luis Alejandro Pineda Camargo

**Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca,** doctora July Esperanza González Gómez

Ha sido leído el segundo punto del Orden del Día, señor Presidente y manifestarle a usted que han enviado algunas excusas, las cuales, si usted me permite, si me autoriza las puedo leer.

PRESIDENTE**:** Por favor señora Secretaria.

SUBSECRETARIA**:** La primera excusa es del Ministerio de Transporte y dice:

**Excusa:** Asunto excusa y designación al Debate de Control Político, correspondiente a la Proposición aditiva No. 12 A, sobre el Proyecto Perimetral de Oriente y la Concesión Vial Briceño-Tunja-Sogamoso. Respetada Secretaria Calderón, me excuso por no poder asistir al Debate de Control Político programado para el día lunes 26 de abril de 2021 a las 2:00 pm, referente a la Proposición No. 12 A, sobre el Proyecto Perimetral de Oriente y la Concesión vía Briceño-Tunja- Sogamoso, ya que me encuentro incapacitada por razones de salud tal y como consta en el certificado médico adjunto. Reconozco la importancia de dicho evento y por lo tanto delego a la doctora Olga Lucía Ramírez, Viceministra de Infraestructura, para que atienda la mencionada citación en representación del sector. Cordialmente Ángela María Orozco.

Hay una segunda excusa Presidente, que viene del Ministerio de Ambiente:

**Excusa:** Doctora Amparo Yaneth Calderón, Comisión Primera Cámara. Respetada Secretaria, reciba usted un cordial saludo. Teniendo en cuenta que este Ministerio, fue citado al Debate de Control Político sobre la Proposición 12 A con motivo del Proyecto Perimetral de Oriente, aprobado el día miércoles 14 de abril y que tendrá lugar el lunes 26 de abril a partir de las 2:00 pm, a través de la Plataforma Meet de Google. Me permito presentar excusa ante usted y la Honorable Comisión, toda vez que no podré acompañarlos en esta oportunidad, pues me encuentro citado a consejo de Ministros con el Presidente de la República. De conformidad con lo anterior y dada nuestra voluntad de atender la citación, pongo a consideración de la Mesa Directiva del Honorable Representante citante y de la Honorable Comisión, la excusa presentada y la delegación del Viceministro de Política y Normalización Ambiental, Francisco Cruz para atender este importante Debate. Cordialmente Carlos Eduardo Correa Escaf, Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Y hay una tercera excusa del Contralor:

**Excusa:** Doctora Amparo Yaneth Calderón. Asunto excusa y designación Debate de Control Político Proyecto Perimetral de Oriente, 26 de abril 2:00 pm. Cordial saludo doctora Amparo. Atentamente me dirijo a usted con el fin de agradecer la invitación formulada al Contralor General de la República al Debate de Control Político que se llevará a cabo el próximo 26 de abril del año en curso, sobre Proyecto Perimetral de Oriente, a la vez que solicito se excuse su inasistencia en razón a compromisos institucionales adquiridos con anterioridad. En atención a la invitación formulada asistirá en representación de la Contraloría General de la República, la doctora Carolina Sánchez Bravo, Directora de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura. Atentamente Andrés Gustavo Rojas Palomino.

Esas son las excusas que han presentado y revisando la plataforma ya se encuentra conectada la doctora Olga Lucía Ramírez del Ministerio de Transporte, la Concejal del Municipio de Chía, July Esperanza González y bueno ya voy a verificar quiénes más han ingresado a la plataforma Presidente. Con este informe que le da la Secretaria, puede dar usted inicio al debate señor Presidente.

PRESIDENTE**:** Representante Buenaventura León, usted como citante hoy, pues lo que siempre hemos hecho es que los citados hablan primero. Perdón, usted como citante habla primero y luego le damos la palabra a los citados para que ellos, pues respondan las preguntas del cuestionario y las preguntas que usted le haga en el curso de esta sesión. Luego le damos la oportunidad a los Representantes o no sé, pues si los Representantes también si usted lo considera señor citante lo podríamos hacer así, si los Representantes hablan primero para que puedan escuchar los citados y también puedan hacer referencia a las intervenciones que ellos hagan una vez hagan su intervención, pues parecería más lógico pero, yo quisiera escucharlo a usted Representante Buenaventura, para que usted también nos diga cómo quiere como citante llevar a cabo este procedimiento.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura Leon León.

Muchas gracias señor Presidente. No, en primer lugar, agradecerle a usted Presidente Deluque, a la Mesa Directiva de la Comisión, a la Plenaria de la Comisión Primera y de manera especial también a mi Bancada, que me haya permitido a nombre del Partido dentro de las dinámicas que se organizan aquí en la Comisión Primera poder hacer este debate, como quiera que está organizado un debate por Partido.

Yo quisiera Presidente, plantearle la siguiente metodología, en primer lugar pues nuestra citación obedece a una infraestructura vial a dos proyectos de connotación no solamente regional aquí de nuestro Departamento de Cundinamarca, sino también nacional, la vía BTS que conocemos en Briceño-Tunja-Sogamoso, como un tema especial y particular del tema del Municipio de Chía, que pudiéramos agotar en primer lugar eso y yo haría una intervención de dos o tres minutos para darle el uso de la palabra, porque están invitados a tres Concejales del Municipio de Chía, el señor Alcalde por quién abogo con mis oraciones para su recuperación, hoy se encuentra en una clínica o aquí está el Presidente del Consejo de Chía y hay dos Concejales. Y posteriormente, una vez terminen ellos, poder culminar mi intervención frente al tema de la Perimetral de Oriente. La parte restante del debate por supuesto Presidente, acojo la iniciativa suya si quiere que hablen los compañeros o si quiere hablar el Gobierno, es indistinto lo que usted considere Presidente. Entonces, si usted acepta Presidente, puedo iniciar haciendo un pequeño análisis y poner en consideración el primer elemento del debate de la citación del día de hoy.

PRESIDENTE**:** Ok. Representante Buenaventura, entonces vamos a darle la palabra a usted para que inicie en ese orden como lo ha manifestado, con la situación específica de Chía y le damos entonces la palabra por dos minutos a usted y con esto pues damos oficialmente abierto el Debate de Control Político del día de hoy.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Buenaventura León León**.**

Muchas gracias Presidente. Pues este reitero, que la citación a este Debate tiene dos componentes o tres componentes, dos diría yo y que es la vía desde Bogotá- Briceño-Tunja-Sogamoso y un proyecto de la Perimetral de Oriente de la cual ya nos habíamos ocupado en esta Comisión Primera. El corredor Bogotá-Briceño-Tunja-Sogamoso, hace parte de una red troncal nacional que vincula los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá, esta importante obra ya ejecutada trajo muchos beneficios para la región central del país y especialmente para nuestro departamento, desarrolló toda la parte industrial, desarrolló y potencializó el tema de turismo y las actividades agropecuarias.

Pero actualmente vemos unas dificultades en unos sectores, especialmente entre Tocancipá y Gachancipá, dos municipios de nuestro Departamento de Cundinamarca, que hoy tienen un gran tema de siniestros viales. Hoy por supuesto con la construcción de esta vía, tenemos una mayor afluencia del transporte de carga, de peatones y hoy observamos que la calidad de vida de los habitantes de estos sectores especialmente del sector rural, se ha venido disminuyendo. Por lo tanto, nuestro llamado desde acá desde la Comisión Primera de la Cámara, es que es urgente tomar medidas para garantizar la seguridad vial en el tramo de Tocancipá y Gachancipá en esta vía. Hemos tenido en el año 2019, cuatrocientos ochenta y nueve siniestros con cincuenta fatalidades. Con cuatrocientos ochenta y nueve siniestros viales en el 2019 de los cuales cincuenta fatalidades y cuarenta y dos en el 2020, de esas fatalidades Tocancipá aportó diez, Gachancipá seis. Es uno de los primeros temas que queremos llamar la atención, yo aquí debo reconocer la preocupación que tiene la ANI frente a esta problemática, que también se la hemos planteado en Mesas de Trabajo.

Y un tema muy especial y por eso la invitación aquí a tres Concejales del Municipio de Chía, qué es el tema del Peaje de Los Andes que queda ubicado en el Municipio de Chía. En 1994 el entonces INVIAS, realizó o celebró un contrato de Concesión que correspondió al No. 0664, ese objeto de ese contrato era la rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento del proyecto vial denominado Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá, pero allí se incurrió en un error, no sé contempló la tarifa diferencial para el cobro del peaje de los habitantes de Chía, en el Peaje de Los Andes, que está ubicado aquí al norte de Bogotá en el sector de la CAR. Posteriormente ya en el año 2017, el Ministerio de Transporte a través de la Agencia de Infraestructura de la ANI, celebró un nuevo contrato de Concesión que correspondió al No. 001 es una APP, cuyo objeto fue la financiación, los estudios, diseños, construcción y operación y mantenimiento, la gestión social y la gestión predial y ambiental para el acceso a la ciudad de Bogotá.

Pero volvió incurrirse en el mismo error en el contrato de APP, tampoco sé contemplo la tarifa diferencial para los residentes del Municipio de Chía, violando la Ley. Recordemos que este Congreso, ha expedido tanto la Ley 105 como la Ley 787. La Ley 787 que modificó la Ley 105 del 93, pues consagró las dos formas de poder aportar los recursos para la construcción de las vías y habló de los recursos por supuesto, del Presupuesto General de la Nación, pero también habló del cobro por el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios. Pero el Literal D de ese Artículo, es muy claro y muy preciso y dice, con la venia suya Presidente lo leo en una trascripción: “Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación”.

Entonces, lo anterior pues evidencia un incumplimiento en ambos contratos de Concesión para los habitantes de Chía, a quienes por Ley tienen derecho a una tarifa diferencial. En este orden de ideas Presidente, yo quisiera que se le ofreciera acá en este momento, el uso de la palabra a la Concejal July Esperanza González, posteriormente al Concejal Alejandro Pineda Camargo y finalmente al Presidente del Consejo Jesús Alberto Rueda, para luego retomar el tema de la Perimetral de Oriente. Gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Representante Buenaventura, entonces ustedquiere proponer que los Concejales Jesús Rueda, Alejandro Pineda y la Concejal July González, hablen en este momento como invitados ¿Cierto?

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Buenaventura León León**.**

Si Presidente, si es tan gentil.

PRESIDENTE**:** Entonces vamos a preguntarle a la Comisión si se quiere declarar en sesión informal para escuchar a los citados Concejales del Municipio de Chía.

SUBSECRETARIA**:** Presidente, laConcejal de Chía está como invitada y el Concejal del Municipio de Chía también Luis Alejandro Pineda, también está invitado, el tercer invitado que mencionó el doctor Buenaventura si no está. Entonces lo tanto, la Comisión se declara en sesión informal para escucharlos.

PRESIDENTE**:** OK.¿Pregunto a la Comisión si se quiere declarar en sesión informal?

SUBSECRETARIA**:** Si lo quiere señor Presidente, por unanimidad de quiénes están conectados en plataforma.

PRESIDENTE**:** Representante Buenaventura, ¿Cuánto tiempo cree que es necesario por Concejal?

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León.

Me habían dicho de la Mesa Directiva que cuatro minutos para cada Concejal Presidente.

PRESIDENTE**:** Entonces, vamos ainiciar con la Concejal July si usted a bien lo quiere. Adelante señora Concejal, tiene la palabra por cuatro minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora July Esperanza González Gómez, Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca**.**

Presidente con las buenas tardes, para los Honorables Representantes del Congreso de la República, para el doctor Alfredo Deluque su Presidente, para la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional en el Congreso la República y nuestro Representante el doctor Buenaventura León. Frente a la exposición, agradecerles el espacio que nos brindan, para el Municipio de Chía para exponer nuestra preocupación frente a este Peaje de Los Andes que venimos nosotros pagando durante muchos años y no hemos sido beneficiados con esta tarifa diferencial que como lo manifestó el doctor Buenaventura León, en la Ley 787 tenemos por derecho para poder adquirir. En ese orden de ideas, pues el 15 de enero de este año, actualizan las tarifas de los peajes en Colombia por parte del INVÍAS y tampoco nos tienen presentes frente a esta tarifa diferencial.

También vemos con preocupación, un proyecto de acto administrativo por parte del Ministerio de Transporte, dónde nos manifiestan también un alza de transportes teniendo en cuenta que se va a realizar la ampliación de la Autopista Norte y la adecuación de andenes y ciclovía por esta zona. Pero nosotros vemos el alza de la tarifa en el peaje, pero no nos están teniendo en cuenta en el tema de la tarifa diferencial. Nosotros tenemos una vereda en el Municipio de Chía, qué es la Vereda Fusca y donde nosotros o las personas que viven en esa vereda, tienen que pagar peaje para venir a pagar sus impuestos, para venir a hacer sus mercados y para trasladar sus niños a los colegios. En este orden de ideas, pues también desde el Concejo Municipal y desde los ciudadanos del Municipio de Chía, queremos muy respetuosamente pedirles a ustedes como Representantes, tener en cuenta esta tarifa diferencial y al Ministerio de Transporte hacerle esta solicitud de unas Mesas de Trabajo que se puedan llegar a hacer con la Gobernación de Cundinamarca, con ustedes como Representantes a la Cámara, con nosotros los Concejales, con nuestro Alcalde y demás, para poder revisar esta tarifa diferencial y pueda ser aplicable al Municipio de Chía, teniendo en cuenta que por Ley deberíamos nosotros tener esta tarifa.

Si bien es cierto, en el Municipio de Chía aún no tenemos un censo de vehículos que puedan entrar y salir del municipio, pero sí es cierto que nosotros tenemos cerca de uso de esta Concesión más o menos 2 km de vía. Entonces, pues sería de anotar también que no estamos usando la totalidad de esta Concesión, para poder adquirir o hacer parte de estas tarifas diferenciales que, en diferentes partes de la Nación, se han otorgado en diferentes municipios y se ha visto cómo se les otorga este beneficio a los habitantes de los municipios. Entonces, agradecerle a nuestro Representante Buenaventura León, por tenernos en cuenta, por hacernos parte de esta Comisión y poderle hacer esa solicitud al Ministerio de Transporte y a la ANI, al doctor Gutiérrez que nos puedan tener en cuenta para poder traer esas Mesas de Trabajo si es posible, al Municipio de Chía y empezar a trabajar con estas tarifas diferenciales que han sido tan solicitadas y tan necesarias en nuestro municipio. Mil gracias a la Mesa Directiva, a nuestro Honorable Representante doctor Buenaventura León.

PRESIDENTE**:** Muchas gracias a usted señora Concejal, es para nosotros un honor tenerlos aquí a ustedes en el seno de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes. Seguimos entonces con el señor Concejal Jesús Rueda.

## **La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Jesús Alberto Rueda, Presidente Concejo del Municipio de Chía- Cundinamarca**.

Bueno, en primera medida un cordial saludo para la Honorable Cámara de Representantes, a su Mesa Directiva, al Representante Buenaventura León, inmensamente agradecido por presentar esta iniciativa y abrir el espacio a tres Representantes. En ese caso me presento, Jesús Alberto Rueda, Presidente de la Corporación Concejo Municipal de Chía, militante del Partido Alianza Social Independiente, en compañía de mis compañeros hoy yo sé que de pronto toda la Plenaria de la Corporación edilicia del municipio quisiera hacer parte, pero es valioso para nosotros esos cuatro minutos que sabemos que es un tiempo corto, pero sabemos que también será muy productivo y repercutirá en cada uno de ustedes los Padres de la Patria, en ese tema tan álgido que hoy y hace mucho tiempo Chía sufre.

Lo ha expresado nuestro querido Representante Buenaventura León, dos procesos contractuales en 1994 y en el 2017, dos procesos contractuales donde se viola claramente la Ley, donde se evidencia que no se le da cumplimiento a esta tarifa diferencial en el Peaje de Los Andes. Nosotros como Municipio de Chía, usando casi dos kilómetros de esta Concesión, hoy tanto el transporte público intermunicipal y en el mismo urbano, lo expresaba mi compañera, tenemos una vereda en donde el transporte intermunicipal, el transporte urbano discúlpeme, tiene que pagar peaje para ir a llevar y traer a nuestros coterráneos, las personas que viven en esta Vereda de Fusca, para venir a hacer el mercado a la plaza de mercado de nuestro Municipio de Chía, para traer a sus hijos al colegio, deben pagar tarifa plena de peaje.

¿Qué pedimos nosotros hoy a ustedes como nuestros superiores, nuestros Representantes a la Cámara? Que, en estos controles políticos, se tengan en cuenta una Mesa de Trabajo donde podamos ser voz de nuestra comunidad del Municipio de Chía y se pueda tener en cuenta estructurar y darle cumplimiento a la Ley en el sentido de generar esta tarifa diferencial. Miren hoy los gastos en el transporte público vienen creciendo de una manera grandísima, el estudio de costos para poder generar esa tarifa cada año con autorización plena del Ministerio de Transporte a estas empresas legalmente constituidas, nos da una tarifa mucho más alta que no se le puede trasladar finalmente al usuario. Hoy en marco del Covid-19, la situación para el gremio de transporte, hablando del transporte público de pasajeros es uno de los que más ha sufrido en carne propia, sabemos que la ocupación por mandato legal es de cerca de un 50% de lo estipulado en la tarjeta de operación, cosa que legalmente, económicamente, no les da un equilibrio financiero a ellos.

Ahora, el transporte particular, también sabemos que una gran cantidad de población de nuestro municipio va a desempeñar sus labores tanto profesionales como académicas a nuestra ciudad capital. Hoy siendo el municipio más cercano por el norte con Bogotá, les pedimos en nombre de la comunidad del Municipio de Chía, hoy actuando como Presidente de la Corporación, que se tenga en cuenta y podamos estudiar, realizar esa Mesa de Trabajo donde podamos ser invitados, donde tengamos voz y de verdad poder llegar a ese beneficio qué Chía está pidiendo. Queridos Representantes, en sus manos hoy está esa decisión, hoy está para que tengan en cuenta, que verdaderamente estamos violando la Ley y ustedes como Padres de la Patria, hoy tienen la posibilidad de enderezarla, de dejar una huella grande en el Municipio de Chía. Debo terminar agradeciendo inmensamente a todos ustedes, la iniciativa de nuestro Representante Buenaventura León del Partido Conservador, mil gracias porque hoy nos abre un espacio interesante, cuenten desde la Corporación Concejo Municipal de Chía con estos humildes servidores, en lo que podamos servir estaremos atentos, para poder llevar a cabo esto. Señor Presidente, muchas gracias por el uso de la palabra.

PRESIDENTE**:** Gracias a usted señor Concejal. Y nuevamente un honor para nosotros tenerlos aquí en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes. Señor Concejal Alejandro Pineda, por favor tiene usted sus cuatro minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca**.**

Muchas gracias señor Presidente Deluque. Un saludo muy cordial también al Honorable Representante Buenaventura León, por este espacio que nos abre a la comunidad de Chía, porque somos representantes de la comunidad de Chía, extender el saludo por supuesto a todos los Honorables Representantes y a todas las personas que asisten a este debate de control político que ha citado en buena hora, el Representante Buenaventura León. No voy a extenderme mucho en esto, pero sí quiero agradecerle esa descripción que ha hecho el Representante Buenaventura, efectivamente son dos contratos de Concesión unidos. El primer contrato es el contrato 664 que inicia por allá en el año 94, que inicialmente tenía que terminar en el año 2009 estaba presupuestado por ciento ochenta meses, pero fue extendido hasta el año 2016, eso quiere decir que ese primer contrato no fue sino por trescientos treinta meses.

No obstante, de eso y quiero dejar como dato curioso, se suscribe un nuevo contrato de Concesión ahora inicialmente era Devinorte, ahora Accenorte, entre la ANI y Accenorte, pero dato curioso, es el mismo Representante el que era de otrora Devinorte con el nuevo representante ahora de Accenorte, el señor Echavarría es exactamente el mismo representante de las mismas concesiones. Entonces, ese es un dato curioso, que quiero dejar ahí señalado. Después de eso, vemos que entre el contrato de Accenorte que es el nuevo concesionario y ese de Devinorte, entre los dos no suman sino la bobadita de 52 años, 52 años que no van a ser suficientes para poder hacer el mantenimiento y todo aquello que se especifica en el contrato entonces. Y lo que vemos es que, al Municipio de Chía, se le ha venido burlando durante muchísimos años con el tema la tarifa diferencial, ya hemos hecho reuniones por allá en la Universidad de Cundinamarca estuvo la ANI y han tomado del pueblo al Municipio de Chía, porque no se la ha contestado absolutamente nada sobre la tarifa diferencial.

Hoy en día, lo que vemos es que estamos en medio de una pandemia, tuvimos inundaciones muy fuertes en Chía y jamás se contempló el bolsillo de la gente de Chía. Chía, no es sólo gente de dinero, no es estrato 6 como la gente piensa, Chía son veredas, gente trabajadora, estudiantes, que tienen que ir a Bogotá por múltiples ocupaciones, es lo lógico estamos al lado de Bogotá, pero jamás se le ha contemplado la tarifa diferencial. Y como ya les indiqué, tienen un contrato a 30 años en el cual también nos vemos burlados. Han sucedido muchas cosas con este contrato de Accenorte, hemos tenido que luchar para el tema de los puentes peatonales, hemos tenido que luchar para el tema de los paraderos, todo este asunto que se ha manejado allí y que finalmente la comunidad ha tenido que hacer paros y una cantidad de cosas y jamás se ha escuchado. Yo sí quiero Honorables Representantes, que le pongan atención a Chía, la población de Chía, la clase trabajadora de Chía está vulnerada por esto que se está haciendo, ya lo dijo el Representante Buenaventura, es muy cierto la Ley 787 es muy clara en el Literal D, de ese Artículo 21, menciona que es por el recorrido y nosotros incluso lo dijo la Concejal July, la Vereda de Fusca está dentro del perímetro del peaje, el peaje está metido dentro de la Vereda de Fusca, allá para poder hacer una vuelta, para poder ir a comprar una bolsa de leche, la gente tiene que pagar peaje, eso no se puede admitir en este país.

PRESIDENTE**:** Por favor denle sonido del señor Concejal para que termine su intervención. Señor Concejal, por favor active el micrófono para que termine su intervención.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca**.**

La Ley 787 lo indica, entonces finalmente se están lanzando la Ley, se la están pasando por encima, hemos pasado sendos derechos de petición con la Asociación Comunal de Juntas, con la población de Chía y no ha habido respuesta alguna. Entonces, yo sí le pido ya que está el Ministerio de Transporte y que está la ANI, pero entiendo yo que pues ellos tienen que revisar. Pero acá hay una acción de cumplimiento que tiene que ir en curso, nosotros no podemos permitir que se siga burlando al Municipio de Chía, como realmente ha venido sucediendo durante tantos años y pues lamentablemente aspiran a serlo durante 30 años más y eso no puede pasar en nuestro municipio, está están violando la Ley realmente con lo que está sucediendo. Entonces, yo sí quiero dejar claridad en eso, agradecerle Representante Buenaventura por el espacio, agradecerle a usted Presidente por haberme permitido el uso de la palabra. Mil gracias.

## PRESIDENTE: ¿Señor Concejal, terminó? ¿No necesita más tiempo?

Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Alejandro Pineda Camargo. Concejal Municipio de Chía-Cundinamarca**.**

Claro que sí Presidente, si se puede, por supuesto. Nosotros tenemos que también es visualizar qué el costo del transporte estaba muy caro, cuando hubo las inundaciones en el Municipio de Chía el único camino que había para entrar y salir de Chía era la Autopista Norte y tampoco fue tenido en cuenta una tarifa especial para el Municipio de Chía. Ahora en pandemia, tenemos a todos los estudiantes, a todos los trabajadores, a toda la gente, pues obviamente desempleada con monedas para poder obtener un transporte, el transporte de Chía hasta el Portal Norte vale $3.500 en el bus intermunicipal, ida y vuelta son $7.000 más lo que hay que pagar de Transmilenio, no hay bolsillo que aguante, no hay bolsillo que aguante Honorables Representantes. Yo creo que se debe contemplar una tarifa diferencial y pues aquí hay que acudir a las vías legales, porque finalmente se están saltando la Ley, eso es lo que está pasando realmente.

Ahí veo al doctor Germán Navas Talero, espero que preste atención a lo que está pasando en nuestro municipio doctor Germán, porque aquí violentaron la Ley no pasa nada, no pasa nada durante tantos años y hemos hecho paros, hemos hecho una cantidad de cosas. No sé qué están esperando que cierren el Peaje del Norte, la comunidad está asfixiada con tantas cosas que están sucediendo. Nosotros necesitamos prontamente una solución ante eso, le han prometido a la Vereda de Fusca, le han prometido al Municipio de Chía y no han cumplido, estuvieron haciendo una reunión, una socialización en la Universidad de Cundinamarca y no han cumplido. Siempre hemos tenido que actuar en diferentes espacios, pero hoy por fin nos abren esta ventanita en la Honorable Cámara de Representantes y espero que seamos escuchados, esperamos que seamos escuchados, porque Chía viene sufriendo esto hace mucho tiempo.

Chía, no de gente rica como se piensa, por supuesto hay conjuntos de una cantidad de personas que se vienen de Bogotá y todo esto, Chía es una ciudad dormitorio, pero también hay mucha clase trabajadora del municipio de estrato 1, 2 y 3 que, por necesidad, tiene que ir a Bogotá y tiene que cruzar el peaje y son $10.000 pesos todos los días, todos los días, eso no aguanta ningún bolsillo y en época de pandemia hay que ponerse la mano en el corazón. Le digo directamente al Representante de la ANI y por supuesto al Ministerio de Transporte, sí otros municipios lo tienen, Funza, Mosquera lo tiene, La Calera lo tiene y diferentes municipios en el país.

¿Dónde está el principio de igualdad con Chía? No sucede el principio de igualdad con Chía, aquí están atentando contra la población de Chía porque quieren, sencillamente porque así lo han decidido. Y ya hemos hecho diferentes derechos de petición, estamos en curso de una Acción de Cumplimiento, vamos a ver qué respuesta tiene la ANI frente a esto, pero yo sí quiero el respaldo por supuesto de la Cámara de Representantes ante esto. Muchas gracias Presidente Deluque por el espacio, muchas gracias Honorable Representante Buenaventura León y por allá veo un saludo al doctor Germán Navas Talero, adelante por favor con todos estos problemas. Gracias.

H.R. Carlos Germán Navas Talero**:** Alejandro, no sepreocupe que, en Bogotá por petición de Peñalosa, hace rato nos quieren meter peajes en la ciudad también y en el Proyecto de Reforma Tributaria, también vienen los peajes, porque es la mejor manera de financiarse los dueños.

PRESIDENTE**:** Gracias por su intervención, le agradecemos mucho lo que nos ha contado a la Comisión. ¿Pregunto a la Comisión si quiere nuevamente declararse en Sesión Formal?

SUBSECRETARIA**:** Si lo quiere señor Presidente, por unanimidad de quienes están conectados en plataforma.

## PRESIDENTE: Señor Concejal, ya le dimos el tiempo necesario. Representante Buenaventura, por favor continúe con su intervención.

H.R. Inti Raúl Asprilla Reyes**:** Presidente, para dejar registrada mi asistencia.

PRESIDENTE**:** Con mucho gusto Representante. Representante Buenaventura, por favor continúe, entonces.

## **La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León**.

Bueno, muchas gracias señor Presidente. Agradecerle por supuesto a la Comisión que hayan escuchado a los Honorables Concejales, debió de estar acá también el señor Alcalde el doctor Luis Carlos Segura, pero que por efecto y por temas de esta pandemia hoy se encuentra en la clínica y abogamos desde acá con nuestras oraciones, por su recuperación. El segundo tema que queremos tratar en el día de hoy, ya lo habíamos tratado en esta Comisión y nos vemos obligados hoy dos años después casi a traerlo, porque en estos dos años apreciado Presidente y compañeros de la Comisión Primera, es muy poco o prácticamente nada lo que ha sucedido frente a ese Debate de Control Político que hicimos en el pasado.

Perimetral de Oriente de Cundinamarca, recordemos que este es un contrato de Concesión el No. 02, la fecha de ese contrato el año 2014, el concesionario la Perimetral de Oriente de Bogotá SAS, este es un contrato por un valor de 1.6 billones de pesos qué busca conectar la carga de los vehículos que vienen de los Llanos Orientales para Cáqueza con precisamente con la BTS al sitio de Briceño por los lados de La Calera, de Sopó, para que esa carga no tenga que entrar a Bogotá o el transporte liviano. Esto es un proyecto con una longitud de 106.9 kilómetros, que venía generando alrededor de siete mil empleos directos e indirectos. Este proyecto se estructuró con cinco unidades funcionales, la unidad funcional uno Sesquilé-El Salitre, la unidad funcional dos, Sopó-La Calera, la tres, La Calera-Patios límites con Bogotá y Choachí, la cuatro La Calera-Choachí, la cinco Choachí-Cáqueza con la variante de Choachí. Yo quiero llamar la atención, por ejemplo, en esta diapositiva, que el objeto contractual en todas las unidades funcionales es mejoramiento, mejoramiento en la uno, mejoramiento en la dos, mejoramiento en la tres, rehabilitación también, en la cuatro, mejoramientos y solamente hay un tramo de construcción de 4.8 kilómetros.

Esta parte es importante para mostrar porque es una parte central del debate frente a los temas ambientales. Es decir, aquí no hay una construcción de vía nueva salvo La Variante de Choachí, de resto es mejoramiento. Me quiero concentrar, las primeras unidades la uno, dos, tres prácticamente, pues están culminadas en su totalidad, casi en un 100%, un 88%. Pero me quiero concentrar en este debate, en las unidades funcionales cuatro y cinco que corresponde a La Calera-Choachí y a Choachí-Cáqueza, ya que las primeras tres prácticamente están culminadas. El plazo de ejecución compañeros, el plazo de ejecución para estas unidades la cuatro y cinco, eran treinta y seis meses contados a partir del 15 diciembre del 2015, es decir estas obras tenían que estar operadas el 15 diciembre del año 2018, reitero la fecha, 2018. Sin embargo, como lo muestra esta gráfica, el avance de obra en la unidad funcional cuatro y cinco, en la cuatro es del 5% y en la unidad funcional cinco es del 1%, del 1%.

Y algo muy importante, estas dos unidades funcionales la cuatro y la cinco, representan la mayor parte del proyecto, representan el 58.46% del proyecto. ¿Qué ha venido ocurriendo? ¿Porque se paralizaron las obras? Unas obras paralizadas desde hace más de tres años y no hemos sido capaces de encontrar una solución. Se dio un evento eximente de responsabilidad, un acuerdo entre la ANI y el concesionario porque aparecieron unas fuentes hídricas y allí en ese evento eximente de responsabilidad se determinaron dos situaciones. La primera, una de elaboración y presentación de medidas de obras de mitigación para los puntos hídricos, que serían presentadas al ANLA, a la CAR y a Corporinoquia, aquí una primera pregunta de aclaración, tanto para la ANI como para el concesionario, como para Corporinoquia. Dice Corporinoquia que, en esa entidad ambiental, en esa Corporación, no reposa ninguna solicitud y sobre lo que se presente, es decir, si de acuerdo a la presentación de medidas de obras de mitigación, se aceptaran, pues era reanudar las obras y si se rechazaran, porque también puede ocurrir eso, era revisar las nuevas condiciones o nuevos trazados para la construcción de la vía. El plazo que se dieron en su momento para entregar este estudio, para entregar estas obras de mitigación finalizó en mayo del 2019, es decir vamos a cumplir dos años sin que hasta la fecha tengamos una solución.

Yo quiero insistir acá compañeros de la Comisión Primera, seguir haciendo un llamado de atención, porque este tipo de situaciones son las que afectan mucho la institucionalidad del Estado. Llevamos más de tres años de una obra paralizada, la obra se paralizó del 4 de abril del año 2018, las autoridades ambientales comprometidas en este proyecto son el ANLA, la CAR y Corporinoquia, qué son las encargadas de dar los permisos de conformidad con el Decreto 1076. Con ocasión de la problemática que hemos tenido acá en la Perimetral de Oriente, aquí hemos realizado dos debates de control político, uno en esta Comisión por gentileza de ustedes y otro en la Plenaria de la Cámara y hemos participado en más de cinco Mesas de Trabajo a la cual hemos invitado y la ANI también ha invitado, a la Contraloría General de la República, a la Procuraduría, a las Corporaciones, a los gobernadores, a los alcaldes.

Yo quisiera traer a colación acá, que el 14 de mayo del 201, es decir ya casi dos años, ustedes como Comisión Primera me permitieron realizar aquí un debate sobre la Perimetral de Oriente. En ese momento la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco, por quién también invoco mis oraciones por su pronta recuperación también, el Gobierno manifestó en ese momento, que lamentablemente la Perimetral de Oriente no la había incluido dentro de los proyectos viales que había que reanudar con el desorden que había recibido de la administración anterior, adjudicó la parálisis de la Perimetral de Oriente a un tema de planeación. También recuerdo en esa fecha hace dos años, que la Ministra ratificó la necesidad de un trabajo articulado entre todas las entidades del Estado, qué es lo que hace falta para que este proyecto pueda continuar, se pueden reactivar las obras. Enfatizó en el compromiso que tiene el ANLA, o de aceptar el trazado inicial con las obras de mitigación o si hay un rechazo, poder generar un nuevo trazado y presentar los estudios para eso. Pero este tema también lo llevamos por generosidad de la Plenaria de la Cámara el 20 de agosto del año pasado, es decir hace ocho meses y allí la Ministra volvió a insistir en que se estaban analizando los puntos hídricos, que se estaban haciendo estudios para nuevos trazados.

Sin embargo, lo que hay que deducir acá, es que dos años después del primer Debate de Control Político, siguen suspendidas las obras y no se ha definido si va por el mismo trazado o va por un trazado distinto y lo que nosotros entendemos acá, con toda consideración y con todo respeto, es por una falta de decisión y una negligencia administrativa de la Corporación Ambiental Corporinoquia. Nos dijo la Ministra en la Plenaria de la Cámara, en agosto del año pasado, que había un acuerdo, de contar con el pronunciamiento de las autoridades ambientales a fin de determinar la viabilidad del corredor. Sin embargo, hoy vuelvo a insistir, las corporaciones ambientales no han permitido que se reanuden las obras y aquí interviene también el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible frente al proyecto de la Perimetral de Oriente, ha planteado tres alternativas. La primera, retomar actividades de mejoramiento en el corredor existente y construir la variante de Choachí qué es por donde se contrató, es por donde la ANI hizo este contrato en el año 2014, buscando sí, exigiendo sí por parte del Ministerio de Ambiente y por supuesto tiene toda la razón, la implementación de medidas de mitigación para garantizar la conservación de los recursos naturales.

Y también insiste y en esto estoy de acuerdo, en el Ministerio de Ambiente, son las Corporaciones Autónomas en este caso la CAR y Corporinoquia, las que no han viabilizado la construcción por el trazado original y tampoco han encontrado una solución favorable para viabilizar el proyecto desde el punto de vista jurídico y ambiental, si hay que buscar otro trazado. Como lo ha dicho la ANI y en esto coincidimos, este es un proyecto muy importante para la Región del Oriente de Cundinamarca, para el país, este es un proyecto que venía generando más de siete mil empleos, este es un proyecto que venía generando un incremento de la demanda de bienes y servicios, este es un proyecto que venía mejorando la calzada y ahorro en tiempos, que mejora la seguridad vial, que ha incrementado el valor del suelo y la contribución de futuros proyectos de la región.

¿Qué falta? Especialmente que Corporinoquia, pues expida un concepto y acepte los estudios de mitigación en tema por la afectación de sitios hídricos si es que lo hay. La segunda propuesta al Ministerio de Ambiente o la segunda alternativa, es la elaboración de estudios y diseños de un nuevo trazado, eso es un tema técnico y aquí lo que estamos planteando, es que sea por el trazado inicial o sea por un nuevo trazado, pero que se realice la obra. Lo importante acá, es que no se deje ningún municipio de la Provincia de Oriente del Departamento de Cundinamarca desconectado, si es por el trazado original que se conecte Fómeque y si es por el nuevo trazado que no se vaya a dejar desconectado Choachí, ni Ubaque. Y la tercera propuesta o la tercera alternativa o el tercer análisis que hacen el Ministerio de Ambiente, que acá si no coincidimos, el planteamiento que hace el Ministerio es analizar la reducción del alcance de las unidades funcionales del contrato de Concesión o inclusive, una terminación anticipada del mismo. No, creo que esa alternativa no se puede ni siquiera sopesar.

Bien lo ha advertido la Contraloría General, lo ha advertido, que aquí puede haber un detrimento patrimonial superior a los dos billones de pesos, no es posible después de tres años, que se contemple la posibilidad de acortar la longitud y el alcance de la Perimetral de Oriente, un detrimento reitero de más de dos billones de pesos. Estos son los proyectos que afectan la institucionalidad, la incredulidad de los ciudadanos. ¿Qué va pasar con la gestión Predial? Aquí ya hay muchos recursos invertidos cómo lo vamos a ver más adelante, de compra de predios y un tema muy importante y es que estamos ya a punto de perder la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016. Ahora miremos, ya vimos la connotación del Ministerio de Ambiente, vimos los antecedentes de los debates que hemos tenido, ahora quiero invitarlos a mirar, a que le demos una mirada, al comportamiento que han tenido las autoridades ambientales. La competencia de las autoridades ambientales en este caso acá, reitero son la CAR y Corporinoquia, especialmente esta última porque tiene la mayor incidencia en el territorio en términos de viabilidad de las unidades funcionales cuatro y cinco.

Y yo quiero aquí recordarle la Ley a Corporinoquia, que revise la Ley 1450 donde dice que corresponde a las Corporaciones Autónomas Regionales en el área de su jurisdicción, el acotamiento de la faja paralela a los cuerpos de agua y área de protección de conservación. Tan cierto es, que ustedes como Corporación, expidieron una serie de resoluciones, pero a veces en las respuestas que ustedes dan, dicen que no son competentes, que no conocen como lo vamos a ver más adelante, pero tienen las obras suspendidas, pero que no son competentes que necesitan de una autorización del Ministerio de Ambiente, situación de la cual nos vamos a ocupar más adelante.

Yo quiero mencionar algunas de las resoluciones que ha expedido Corporinoquia, por ejemplo, la Resolución No, 500.41.16-0599 en esta Resolución Corporinoquia le da al concesionario o autoriza, la ocupación del cauce, otorga permiso para el aprovechamiento forestal, después en la Resolución 500.41.16-0621 otorga Concesión de aguas superficiales, en la 500.41.16-0661 otorga autorización para la ocupación del cauce, en la unidad funcional cuatro, otorga permiso para el aprovechamiento forestal único, en la 500.41.16-1143 modifica estas resoluciones, en la 500.41.17 autoriza la construcción de la operación en zonas de disposición de materiales de excedentes, autoriza el aprovechamiento forestal único, en la 500.41.17 autoriza el aprovechamiento forestal también, en la 500.41.17 otorga Concesión de aguas superficiales, otorga permiso de vertimientos, autoriza la entrega a terceros de aguas residuales, aprueba el plan de gestión de riesgo, aprueba el plan de contingencia, aprueba el permiso de emisiones hemisféricas, en la 800.5.1.18 autoriza el aprovechamiento forestal, igualmente sucede con el800.5.19. Después encontramos tres resoluciones más, que prorrogan los permisos otorgados.

Entonces, podemos ver, que para unas cosas Corporinoquia sí dice que es competente y para otras no, es decir aquí no estamos, reitero y quiero llamar la atención, sobre el primer cuadro que mostré en el debate que aquí no hay construcción de obra nueva, si no hay es mantenimiento y rehabilitación. Entonces, dentro de todo este panorama, mirando las resoluciones si y mirando las comunicaciones. El 25 de febrero con ocasión de este debate, Corporinoquia nos reconoce que ha expedido en su momento y lo acabamos de ver en las resoluciones, los permisos para el desarrollo del proyecto. Y aquí un punto importante de aclaración, aquí yo quiero preguntarle al Ministerio, a la ANI y a Corporinoquia, porque alguien nos está mintiendo acá. Dice Corporinoquia que, en su entidad, no obra ninguna solicitud de licencia ambiental, no hay ningún trámite de permiso frente a este evento eximente de responsabilidad, que le corresponde por supuesto que sí le corresponde al concesionario, acreditar el cumplimiento de esos requisitos. Entonces, aquí sí necesitamos una claridad.

Corporinoquia nos informa en las respuestas a este Debate de Control Político, que no conoce estudios desarrollados dirigidos al levantamiento de la suspensión de las obras de las unidades funcionales cuatro y cinco. Que a la fecha febrero del 2021, es decir a la fecha de este año, Corporinoquia no conoce la decisión adoptada por la ANI y el concesionario para la ejecución de las unidades funcionales cuatro y cinco. Eso no es cierto, apreciado Director, porque ustedes han participado en muchas Mesas técnicas con el Ministerio de Ambiente, con la Contraloría General de la República, con la ANI entre ellas quiero mencionar la del 17 de julio, la del 8 de octubre, la del 28 de octubre y 11 de noviembre del 2020 y también Mesas Técnicas del año 2021. Ustedes no le pueden responder con mentiras al Congreso de la República, de que no conocen, ustedes han estado involucrados en las Mesas técnicas a la cual también hemos podido participar.

Dentro de las respuestas que más se resaltan de Corporinoquia, al cuestionario del Debate de Control Político es, se limita transcribir que de encontrarse en el área del proyecto presencia de nacimientos, se deberá guardar una distancia de protección de los mismos de cien metros. Yo invito a la Corporación a que aquí debemos ser mucho más proactivos, recuerdo nuevamente que tanto el ANLA, como Corporinoquia ya habían expedido los permisos ambientales para la ejecución de las unidades cuatro y cinco. Entonces, no entiendo por qué en este momento, están las obras suspendidas, ustedes mismos lo reconocen, a veces reconocen que sí por Corporinoquia y a veces que no. El 25 de febrero en una comunicación en respuesta al cuestionario nos dice, que sí tienen la facultad legal y después nos dicen que no, que ahora necesitan de una directiva del Ministerio de Ambiente para poder actuar después de tres años, después de tres años de haber suspendido las obras Corporinoquia no ha expedido el concepto que es determinante para definir si la obra por el trazado original o si va por un futuro trazado.

Y estos son los temas que definitivamente como que uno no los puede aceptar, y por eso reposa en nuestro poder un informe de la Procuraduría General de la Nación, que será de soporte a un debate que vamos a hacer en Plenaria de la Cámara en las próximas semanas, a todas las Corporaciones Autónomas Regionales Ambientales. Según la Procuraduría se investigan a diecinueve Corporaciones, entre ellas a Corporinoquia por irregularidades en la elección del director, del secretario general, de la designación del director encargado. Así como la elección de representantes de entidades sin ánimo de lucro, que es un mal general en todas las corporaciones y aquí tanto la CAR, como Corporinoquia, están investigadas precisamente por su actuación en la Perimetral de Oriente.

La Procuraduría General de la Nación, adelanta procesos disciplinarios contra la Corporación Autónoma Regional y Corporinoquia, reitero por la Perimetral de Oriente, pero no solamente la Procuraduría, también la Contraloría General de la Nación. Quiero traer aquí a colación trece hallazgos, tres con tipo fiscal, doce con incidencia disciplinaria y tres con incidencia penal. Hallazgos que obedecen entre otras cosas, a que Corporinoquia no ha legalizado los anticipos por convenios y contratos que ascienden a quinientos noventa y tres millones de pesos, dentro de los cuales se encuentran los recursos de la Perimetral de Oriente. La Contraloría resalta, el tema de las compensaciones. compensaciones ambientales que les ha advertido la Contraloría no pueden constituirse en fuente generadora de recursos económicos para Corporinoquia como lo ha venido haciendo.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, anunció que establecía o que iba a establecer unas directrices para que Corporinoquia sea la encargada de decidir sobre el trazado cuatro y cinco, porque reitero, unas veces Corporinoquia dice que sí tiene la facultad, claro que la tiene, la Ley es clara, pero otras veces dice que no, que necesita de una directiva, de una resolución del Ministerio de Ambiente. Yo quiero recordar acá, el Decreto 1076 donde dice que son las autoridades ambientales las facultadas para la protección y conservación de las áreas forestales y protectores. Así es de que yo hoy pido no más vueltas, la Norma es clara, inclusive aquí no habría necesidad de una descripción reglamentaria adicional como lo solicita Corporinoquia, recordemos que los propietarios de los predios son los que están obligados a mantener la cobertura boscosa en áreas forestales protectoras.

Y quiero traer aquí varios ejemplos, donde no se ha necesitado de reglamentos adicionales, señor Director encargado de Corporinoquia, proyectos viales como el de Bucaramanga-Pamplona, proyectos viales cómo el acceso al Norte de Bogotá, como Pamplona-Cúcuta, como Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, como Bogotá-Villeta, han contado con la aprobación de entidades ambientales para intervenir rondas hídricas con la Normatividad actual, sin necesidad de una Normatividad adicional y esto se ha logrado claro que sí, mediante la implementación de medidas de manejo en las etapas de preconstrucción, construcción y operación orientadas al control y a la mitigación de posibles impactos ambientales.

Es decir, señor Director, aquí no necesitamos de disposiciones Normativas adicionales. Sin embargo, yo hoy quiero aquí hacerle una invitación al Ministro de Ambiente hoy aquí representado por el señor Viceministro, que si en aras de solucionar y destrabar este proyecto sí, yo sí le solicitaría muy respetuosamente al Ministerio de Ambiente que expida una circular o expida una resolución, yo sé que no es necesario y no un Decreto que por su naturaleza jurídica no es necesario para recalcar la competencia en las Corporaciones Autónomas Regionales, en este caso de Corporinoquia, para que se tomen las medidas de manejo ambiental, aquí no necesitamos adicionar el Decreto 1076 del 2015 como lo pide Corporinoquia para actuar. Sin embargo, pedirle al Ministerio de Ambiente, al señor Ministro, al señor Viceministro que, si eso es necesario, que se expida una directiva, o que se expida una circular o una resolución. Recordemos que las circulares y resoluciones, son expresiones de la Administración Pública conocidos como datos de servicio, instrumentos de los cuales se valen las entidades públicas para cumplir o hacer cumplir las tareas. Entonces, si es necesario para que Corporinoquia cumpla con su tarea, pedirle a Ministerio de Ambiente que nos expida esa resolución o esa circular.

Bien lo ha dicho el Consejo de Estado, las llamadas circulares de servicio tienen el alcance de instruir, orientar o coordinar a la administración, pero jamás la connotación de obligar, por eso aquí no cabe un Decreto, un Decreto tiene otra naturaleza jurídica. La circular es un documento válido para efectos de instruir, orientar o coordinar a la administración, también sería válida una resolución que tendría la contundencia de crear una situación jurídica. Corporinoquia es consciente de la competencia que tiene para destrabar este proceso, por eso expidió nueve resoluciones que las acabamos de mencionar, de relacionar. No entiendo por qué el 25 de febrero nos dice, en primer lugar, que sí tiene la facultad legal y en segundo lugar que desconoce y que necesita finalmente de que el Ministerio de Ambiente le dé una directriz.

Pero, nuevamente insisto ante el Ministerio de Ambiente, la expedición de una resolución o de una directiva, dado los extensos trámites de un Decreto porque tampoco cabe por su naturaleza jurídica un Decreto. Recordemos que esta obra lleva tres años de suspendida, un Decreto debe contener como mínimo una memoria justificativa, debe ser coordinado entre Ministerios, los departamentos administrativos, debe someterse de manera previa a consideración de la Función Pública, debe consultarse a la ciudadanía, un trámite superior a un año, un año más después de tres años de suspendidas las obras. Razón por la cual, reitero la necesidad de un pronunciamiento del Ministerio, a través de una resolución o una directiva, que obedece a un acto administrativo que tiene un efecto jurídico de imponerle la obligación a Corporinoquia para que actúe.

Y podemos continuar a título de conclusión, recordemos y yo vuelvo a recordar el primer cuadro que presentamos sobre las unidades funcionales cuatro y cinco, donde en todas mostramos que el proyecto es un mantenimiento y una rehabilitación y que salvo 4.8 km que son la variante de Choachí, no hay una construcción de una vía nueva. Entonces, yo digo y aquí como retomando históricamente el proceso, el contrato se suscribe en el año 2014, se solicitaron a las autoridades ambientales competentes, determinar la viabilidad del corredor, previa la presentación de las medidas de mitigación y teniendo en cuenta la ronda de protección que se encontraba y ya Corporinoquia expidió nueve resoluciones. Yo quiero recordar acá y esto es importante para el debate, esto no es una intervención a un tramo nuevo, aquí esto es un proyecto ya que se va a desarrollar sobre medidas preexistentes, aquí ya hay actividades agropecuarias prexistentes, aquí ya hay viviendas construidas desde mucho antes de haberse contratado este proyecto en el año 2014. Entonces, no entendemos como el concesionario no ha podido continuar realizando las actividades de un proyecto donde la mayor parte del proyecto, de casi todo el proyecto es preexistente y yo me pregunto acá, ¿Por qué se está pudiendo hacer un mantenimiento de la vía, del empalme Fómeque que está quedando inclusive en excelentes condiciones? Entonces, por qué para unas cosas SI y para otras NO.

Yo quiero aquí reconocer el trabajo y la perseverancia de la ANI, para que este proyecto se pueda desarrollar, le han puesto todo el cariño, todo el corazón, todo el emprendimiento, lo incluyeron dentro del mecanismo denominado Compromiso Colombia, para que la Contraloría General de la República como lo viene haciendo, venga participando de sacar adelante este proyecto de la Perimetral de Oriente. La ANI ha reiterado también al Ministerio de Ambiente, aclarar las zonas de protección, de nacimientos o manantiales, definir las medidas de mitigación, determinar la viabilidad, para ejecutar las obras del corredor. Reitero, yo quiero aquí reiterar las alertas de la Contraloría General de la República, sobre los costos que han sido pagados en el proyecto, adquisición de predios en compensaciones ambientales, las obras que se han realizado que tienen hoy un detrimento, todo esto generando un detrimento patrimonial.

Quisiera concluir, diciendo que el proyecto cuenta con todos los permisos ambientales necesarios, para garantizar desde el componente ambiental, la ejecución de las obras. Por lo tanto, hoy le pido a Corporinoquia ya no más dilación. Quisiera llamar la atención finalmente, sobre la situación de la gestión predial y aquí quiero mostrar un cuadro sobre la gestión predial. En la unidad funcional uno, tenemos predios requeridos veintitrés, promesas veintiuno, escriturados treinta y dos, en la unidad funcional 2, doscientos veintinueve, promesas ciento sesenta y cinco, escriturados ciento setenta y dos, en la 3, 229 requeridos, ciento veintidós promesas, ciento cincuenta y seis estructurados, en la 4, cuatrocientos catorce predios requeridos, ciento veinticuatro promesas, sesenta y cinco escriturados y en la 5, cuatrocientos setenta y seis predios requeridos, cincuenta y nueve promesas, veintiuno escriturados. Cómo pueden ver apreciados compañeros, en este cuadro se evidencia una inconsistencia en las cifras, tanto en predios requeridos como en promesas, como en escrituración, ni siquiera las tres primeras unidades funcionales que recordemos mencioné hace un momento, tienen ya el 98 o el 91% se cuentan con un porcentaje aproximado de ejecución, reitero del 98% tiene solucionada y definida la adquisición predial en el número de predios con promesa, no equivale al número de escritura.

Y qué decir de la unidad funcional 4, hay ciento veinticuatro predios con promesa y tan sólo sesenta y cinco con escritura. Es decir, no se ha definido su destinación y esos son recursos públicos, la unidad funcional 5, hay cincuenta y nueve predios con promesa y sólo veintiuno con escritura. Es decir, en este momento los copropietarios de veintiún predios, no tienen la certeza de la suerte que correrán sus terrenos y si pueden o no disponer de los mismos. La comunidad ha venido denunciando el atropello en los precios que le están pagando por los predios.

Cómo a título de conclusión general, primero es indispensable la voluntad y la coordinación articulada y urgente tanto de la CAR, como de la ANI, como del Ministerio, como del ANLA, pero especialmente de Corporinoquia, para expedir si a ello haya lugar, los permisos ambientales. Aquí están demostrados, la importancia y la necesidad de la ejecución total del proyecto que fue contratado en el año 2014, de lo contrario habría un detrimento patrimonial de casi 2 billones de pesos, afectando una reactivación del comercio, afectando la economía, afectando esa expensa agrícola y pecuaria de Colombia, como es el Oriente de nuestro Departamento de Cundinamarca. Recordemos que Fómeque, es el que nos da el agua aquí para la Sabana de Bogotá, para Bogotá. Es urgente también, a título de conclusión, que el concesionario defina la situación predial de los inmuebles requeridos y sobre los cuales se ha adelantado algún trámite.

Y es importantísimo para el país, para la región, para la institucionalidad, para la Provincia del Oriente, para el Departamento de Cundinamarca, o bien retomar las actividades de mejoramiento del corredor existente con la construcción de la variante de Choachí, donde acá se han adelantado como lo acabo de mencionar, todo el tema de gestión predial, todo el tema de redes, todo el tema de ambiental, todo el tema técnico, reitero sin dejar desconectado ningún municipio, si es ese trazado sería el municipio de Fómeque su conexión. Pero en caso de que haya reparos por los permisos ambientales, buscar la alternativa dos, que sería un nuevo trazado que ya también está visualizado y elaborar con urgencia, los estudios y diseños para las unidades funcionales cuatro y cinco. Finalmente, decir que no es admisible, no es admisible la terminación anticipada del contrato de Concesión ni la reducción de su alcance, esto es un proyecto importante para el país, para la región que lleva una suspensión de más de tres años y hoy lo que le pedimos al Gobierno Nacional, al concesionario, es que continúe con las obras y a Corporinoquia que no se siga atravesando al desarrollo del país. Gracias Presidente.

PRESIDENTE:Gracias a usted Representante Buenaventura, por su intervención. Yo creo que es mejor si así a bien lo tiene, que podamos en este momento dar la palabra no sé Representante Buenaventura, a otro citante del Debate o alguien del Partido Conservador que quiera hacer uso de la palabra, pues, aunque usted ya hizo uso de un tiempo importante en su intervención, cuarenta y algo de minutos. Sin embargo, pues yo creo que, si hay alguien que quiera hacer uso de la palabra en este momento, algún Representante que quiera hacer algún tipo de pregunta, alguien que haya firmado la Proposición de citación, con mucho gusto lo atendemos ahora, con el fin de que, luego cuando hablen los citados, simplemente pues ellos respondan el cuestionario que ha hecho el Representante Buenaventura, preguntas pues que ustedes planteen en este momento.

H.R. Ángela María Robledo Gómez**:** Presidente Deluque, dejar planteada una pregunta, si usted me permite.

PRESIDENTE**:** Claro que sí Representante, con mucho gusto adelante.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Ángela María Robledo Gómez.

Bueno gracias. Gracias al Representante Buenaventura León, siempre sus debates y sus presentaciones son bastante prolijas en información, en documentación, en perspectivas. Yo quisiera aprovechar dado que nos están dando la palabra en este momento, para hacer eco a un grupo de organizaciones ambientales, quienes se informaron de este Debate de Control Político, han pedido incluso que en algún momento podamos convocar a una audiencia. Pero han hecho la solicitud a la Agencia Nacional de Infraestructura, para conocer qué ha ocurrido con la pregunta que hicieron y los documentos respecto, a que en esta vía que se está hoy analizando esta Perimetral de Oriente, se encontraron sesenta manantiales y luego, eso fue una tarea que hicieron las organizaciones de la sociedad civil, han insistido frente a la Agencia, sobre la urgencia de conocer cuál va a ser el tratamiento que se tendría respecto a esos sesenta manantiales y la Agencia les ha respondido, que esa es una información bajo reserva.

Creo que, en un momento como estos lo que hemos señalado por supuesto, que el país tiene que contar con vías, que estos elementos son de intercomunicación, pero también hay que hacer compatible toda esa necesidad del país de intercomunicarse con estas solicitudes y estas preguntas que hacen las organizaciones ambientales. Es la pregunta específica entonces Representante Deluque, que quisiera yo dejar planteada para ver qué nos contestan de la Agencia Nacional de Infraestructura. Muchas gracias.

PRESIDENTE**:** Claro que siRepresentante Ángela María, esperemos pues que los funcionarios encargados y que están presentes, pues hayan tomado nota de su pregunta y en su intervención la responsan. Veo que no hay otro Representante que quiera hacer intervención en estos momentos. Representante Buenaventura, vamos a repasar quienes están en estos momentos. Ah el Representante Lorduy está ahí alzando la mano. Representante Lorduy.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Cesar Augusto Lorduy Maldonado.

Gracias Presidente. A mí me llama, pues obviamente con la primera parte del Debate que tiene que ver con la exigencia legitima tal como lo han explicado los señores Concejales de Chía, de aplicar las tarifas diferenciales y acordar obviamente me sumo a su petición ni más faltaba, que entre otras cosas porque este es un problema nacional, no solamente de aplicar esas tarifas diferenciales en donde se hayan acordado, sino que todavía faltan acordar tarifas diferenciales en muchísimos lugares de Colombia con las mismas características que planteaban los Concejales de Chía, de que para ir a comprar una bolsa de leche o algo por el estilo, esa ida y vuelta a veces resulta más costosa por el pago del peaje, que por el producto que se va a adquirir. Así que señores Concejales de Chía, desde acá desde Barranquilla, desde el Atlántico, desde el Caribe, mi voz como Representante para apoyar su legítima aspiración y haremos fuerza con el doctor Buenaventura para que eso se logre.

En el segundo aspecto del Debate, yo no he podido lograr entender doctor Buenaventura, cómo ese chiste de la famosa Ley 80 que aparentemente no aplica en unos lugares, que no pega, por acá no pega eso, para no mencionar ninguna región y no despertar ninguna susceptibilidad, pero para decir que por allá no pega, las Normas ambientales que son una sola, y se supone que aplican para todas las Corporaciones Autónomas Regionales, hoy puedo encontrar que en algunas Corporaciones eso como que no pega y pega menos sobre todo porque parece que con anterioridad esas mismas Normas que hoy día se niegan a aplicar son las mismas Normas que han utilizado en el pasado, entonces parece que no pega de acuerdo con las circunstancias y con los momentos. Ojalá los señores de la Corporación, si están presentes, nos puedan ayudar a entender cómo es posible que, desde esa Corporación, se solicite la modificación de la legislación ambiental para ellos poder actuar, cuando entre otras cosas desde el punto de vista ambiental y en ausencia de Normas ambientales, hay unos criterios previamente establecidos y yo no voy a hacer aquí de profesor, yo creo que la Corporación lo sabe con bastante precisión.

Así que me niego a aceptar doctor Buenaventura, que ese cuento del gallo capón de que por allá no pega una Norma y entonces hay que criar uno y exclusivamente para que se pueda resolver la situación, se sale de toda lógica. Ojalá los señores de la ANLA si están por aquí presentes y los señores del Ministerio, establezcan algunos criterios o les recuerden más bien algunos criterios, no sé si por medio de esta audiencia o como lo dice usted, de manera acertada mediante una circular o mediante una instrucción administrativa, sin ser autoridad entre otras cosas subordinada. Los señores de la Corporación no son subordinados del Ministerio del Medio Ambiente, sino en términos única y exclusivamente de política ambientales y en cuento a las competencias que la misma Ley establece.

Así que, si pudiéramos reducir su acertado Debate, digamos en términos nacionales, hemos encontrado que algunas Corporaciones como las que usted menciona, se niegan a aplicar las Normas de orden nacional, so pretexto de que, en ese lugar de Colombia, se exigen unas Normas especiales. Mi rechazo total a esa teoría absurda y obviamente, que puede generar todo tipo de interpretaciones, pero que hasta la fecha lo que ha logrado, es la parálisis de unas obras importantísimas, de unos trayectos importantísimos que la ciudadanía solicita que obviamente se terminen después y si no firmaron las cuentas después de más de siete años. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Gracias Representante Lorduy. Vamos entonces, Representante Buenaventura a repasar quiénes son los funcionarios que se encuentran en estos momentos. Señora Secretaria.

SUBSECRETARIA**:** Si señor Presidente. De los citados se encuentra presente el doctor Francisco José Cruz, Viceministro Política y Normalización Ambiental de Infraestructura, es delegado del Ministerio de Ambiente; se encuentra presente la doctora Olga Lucía Ramírez, Viceministra Infraestructura delegada de la Ministra de Transporte; se encuentra presente el doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura; el doctor Rodrigo Suárez Castro, Director General de la ANLA; se encuentra presente el doctor José Armando Suárez Sandoval, Director encargado Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia.

PRESIDENTE**:** Representante Buenaventura, ¿Con quién le gustaría que comenzáramos?

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León.

Gracias Presidente, creo que, en mi sentir, debe iniciar el Viceministro de Ambiente.

PRESIDENTE**:** Vamos entonces, primero con los dos Viceministros, Viceministro de Ambiente y la Viceministra de Infraestructura. ¿Señor Viceministro de Ambiente, cuánto tiempo necesita para su intervención?

La Presidencia concede el uso de la palabra el doctor Francisco José Cruz Prada, Viceministro de Política y Normalización Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible**.**

Buenos días señor Presidente, de diez a quince minutos, si usted lo tiene a bien.

##

## **PRESIDENTE**: Perfecto, adelante por favor. Tiene el uso de la palabra.

Continúa con el uso de la palabra al doctor Francisco José Cruz Prada, Viceministro de Política y Normalización Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible**.**

Muchas gracias señor Presidente. Primero, un saludo a la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Primera de la Cámara de Representantes, a usted Presidente Alfredo Deluque, a su Vicepresidente Julián Peinado, a la Secretaria Amparo Calderón, acompañado mis mejores deseos por su pronta mejoría, saludos también a la Subsecretaria Sonia Cortés y a todo el equipo de la Comisión. Y un saludo muy especial a usted Representante Buenaventura León, citante a este importante debate, así como a todos los Congresistas que hacen parte hoy de esta Honorable Corporación y que nos acompañan el día de hoy. Y finalmente, un saludo a mis compañeros de Gobierno que hoy nos acompañan; a la doctora Olga Lucía Ramírez Viceministra de Infraestructura; al Presidente de la ANI Manuel Felipe Gutiérrez, al Director de la ANLA, Rodrigo Suárez y a los Directores de Corporinoquia, doctor José Armando Suárez y de la CAR, Luis Fernando Sanabria, así como a los alcaldes y concejales que nos acompañan hoy sobre todo el Municipio de Chía.

Yo me voy a referir Representante Buenaventura, al segundo punto del Debate que atañe específicamente al tema ambiental de la Perimetral de Oriente y como usted lo ha dicho Representante Buenaventura, la ANI y la sociedad concesionaria de está muy importante vía, celebraron un contrato de Concesión, construcción y mejoramiento y rehabilitación. Usted ha insistido mucho en este término de mejoramiento y rehabilitación del corredor Perimetral del Oriente de Cundinamarca y este tema como usted lo ha manifestado Representante Buenaventura, citante a este Debate, no sólo tiene importancia para la Región del Oriente de Cundinamarca. Y el Departamento del Meta, sino también para Bogotá misma, en la medida en que esta vía tal como lo concibió en su momento la ANI y el Gobierno Nacional, desviarían el tráfico que hoy pasa por la parte occidental, suroccidental y suroriental de Bogotá, una de las zonas más contaminadas por diferentes procesos en Bogotá, más contaminadas por material particulado y esta vía estaría desviando una serie de transporte de carga sobre todo también como usted lo ha manifestado Representante Buenaventura, de vehículos livianos y también aliviaría esta parte muy importante para la descontaminación de la ciudad. Y por consiguiente, debemos mirar conjuntamente, cómo se puede desarrollar lógicamente con el respeto y el cumplimiento de las Normas ambientales.

Esta vía como usted lo ha dicho, se encuentra enmarcada en el Departamento de Cundinamarca y conecta la Autopista Norte vía Tunja, Bogotá-Tunja con la vía Bogotá-Villavicencio y discurre por el Oriente de Bogotá interconectando las vías de Sopó-Salitre, Salitre-Guasca, Salitre-La Calera, Guasca-Sesquilé, Patios-La Calera. límite de Bogotá a Choachí, La Calera- Choachí, Choachí-Cáqueza. Este contrato, como también usted lo desarrolló en su primera exposición, en la síntesis contempla esas cinco unidades funcionales, las cuales la unidad cinco requirió licencia ambiental que fue otorgada por la ANLA en marzo de 2016 y el resto de las unidades funcionales que por tratarse de obras de rehabilitación y mejoramiento no requirieron licencia ambiental, sino otorgamiento de los permisos por parte de Corporinoquia y la CAR Cundinamarca, que no repito porque usted Representante Buenaventura hizo un cuadro muy concreto sobre las diferentes resoluciones, que en su momento expidieron tanto Corporinoquia, como la CAR en estos tramos que les correspondió a cada uno de ellos y lo mismo a la ANLA, repito cuando en uno de esos tramos, que fue la unidad cinco, requirió la licencia ambiental correspondiente por parte de la ANLA.

En esa medida, tanto la CAR de Cundinamarca como Corporinoquia, están hoy aquí presentes en el Debate, otorgaron los permisos de Concesión de aguas superficiales, autorización de ocupación de cauce y aprovechamiento forestal, en su gran mayoría expedidas en el año 2016, incluyendo la especificidad de lo que usted manifestó del Decreto 1076 de 2015, especificando la presencia de nacimientos de agua y las diferentes medidas de protección que establece la Norma vigente. Y en esa medida, la CAR y Corporinoquia tal como usted lo ha manifestado, dan una serie de explicaciones a través de sus resoluciones y a través de las manifestaciones que han desarrollado en las diferentes sesiones de trabajo, las que usted también Representante Buenaventura ha estado presente. En esa medida, el tema de la clarificación de las solicitudes que se encuentran en curso en Corporinoquia por parte de la ANI, sí me gustaría que cuando la palabra se otorgue al Director de Corporinoquia, él si pueda determinar esta respuesta Representante Buenaventura, en la medida en si existe en este momento alguna solicitud que esté pendiente por parte de Corporinoquia y que haya radicado la ANI, en cuanto a las medidas de riesgo que se puedan estar estableciendo, para poder solucionar la suspensión de la obra.

Y en esa medida, el Ministerio de Ambiente como usted lo sabe Representante Buenaventura, está con toda la disposición de seguir junto con usted, analizando el tema. Pero sí me gustaría Representante Buenaventura, qué de acuerdo a cómo están en este momento aquí presentes los representantes de la ANLA, de la CAR y Corporinoquia, ellos dentro del marco de su autonomía como lo ha también expresado el Representante Lorduy aquí, puedan dar su concepto sobre este muy importante debate de beneficio para la región misma. Muchas gracias señor Presidente, Representante Buenaventura.

PRESIDENTE**:** A usted señor Viceministro, por su atención. Por favor, ahora tiene la palabra la señora Viceministra de Infraestructura.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Olga Lucia Ramírez Duarte, Viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte.

Buenas tardes. Nuevamente y por respeto al tiempo sólo quiero dar un saludo muy especial a todos los miembros de la Comisión Primera de Cámara, a los asistentes a este Debate, a mis compañeros de Gobierno, señor Viceministro., a la Mesa Directiva señor Presidente Deluque, al Vicepresidente, a la Secretaria de la Comisión y pues al Representante Buenaventura, citante de este importante y oportuno Debate. Acá, yo quiero decir inicialmente qué es oportuno realmente, porque de verdad nos brinda la oportunidad de referirnos a estas inquietudes que han sido planteadas el día de hoy y que han surgido respecto al desarrollo de algunos proyectos de infraestructura, en este puntualmente Perimetral de Oriente, porque finalmente son soluciones que además impactan favorablemente el tráfico, el transporte para Bogotá y en toda La Sabana.

Somos conscientes, igual que el desarrollo de estos proyectos ha generado desafíos en materia seguridad vial, lo tratamos en otro de los temas para todas las poblaciones aledañas a los mismos y pues también será un tema que se abordará más adelante según lo solicitado por el señor Representante citante. Acá decirles que, desde el Gobierno Nacional, hemos tenido un especial esfuerzo en los proyectos de acceso a la ciudad, para nadie es un secreto el deficiente desarrollo y la necesidad de infraestructura que se tiene y es por eso que, ante esta evidente necesidad de la mano con la ANI, hemos venido trabajando en todo lo que es la concepción, desarrollo y ejecución de proyectos que solucionen esta problemática. Lo decía ahora, pues el Representante Buenaventura que hemos venido, digamos las palabras que dijo la señora Ministra en su momento acerca de las Mesas que hoy estamos adelantando para hacer realidad esos proyectos, aquí digamos en todo el tema de gestión contractual hemos venido avanzando y pues aquí simplemente si bien no es sujeto de este proyecto puntual decirles que, el avance en materia de proyectos de cuarta generación es bastante claro, notorio y decirles que a hoy tenemos un promedio de ejecución del 54,04% con corte a finales de marzo 2021. Y esto no quiere decir otra cosa que un avance porcentual de más de casi treinta y ocho puntos, respecto al avance de las obras que teníamos en el mes de agosto de 2018, cuando inicio este Gobierno. Entonces, es importante decir que estás Mesas, claro y decimos que las venimos haciendo, se han venido haciendo y han tenido resultados.

Ahora, por supuesto siguen existiendo desafíos como el del proyecto que nos ocupa el día de hoy, pero pues la idea es referirnos a los mismos. Como ustedes bien lo han dicho, el proyecto de Perimetral de Oriente no ha podido avanzar de la manera esperada debido, aquí reiteramos la situación particular con la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia, pues que ha señalado que las obras se superponen con los manantiales, rondas hídricas y que pues no se pueden construir por la restricción establecida en la Normativa vigente para todo este tipo de actividades. Entonces, decirles, reiterar y creo que el Representante lo ha mencionado y ha sido parte de esas Mesas, hemos hecho bastantes Mesas donde la ANI lo que ha hecho, es buscar opciones que precisamente permitan la ejecución de las obras de este importante proyecto. Si bien ha transcurrido tiempo, creo que existen los antecedentes y existen las Mesas de Trabajo que se han realizado. Reiterar dentro del encuentro o compromiso por Colombia Cuentas Claras, acá además de la ANI, se han tenido Mesas con Contraloría, Procuraduría, entidades del orden nacional, alcaldes, entidades del orden regional, precisamente para buscar una solución donde se ha explorado ya exponía el Representante las alternativas que hay. Pero decirles que, se han hecho las Mesas, se han explorado alternativas, la última de ellas fue el pasado 1º de marzo y pues la idea es que, desde el sector, desde la ANI, lo que se quiere son poder iniciar prontamente la ejecución de las obras especialmente como ustedes lo han dicho, las unidades funcionales cuatro y cinco, que son las que tienen las dificultades en estos temas ambientales,

Acá respecto a los comentarios que ha habido con anterioridad, el señor Presidente de la ANI se va a referir a la trazabilidad detallada de cada una de las solicitudes que se ha hecho ante Corporinoquia, para que quede claro que los antecedentes existen y que las solicitudes se han venido tramitando, lo mencionaba también ahorita el señor Viceministro. Acá simplemente decirles que, frente a estas unidades funcionales pues la ANI, ha presentado alternativas para poder adelantar el proyecto, para todo esto se ha tenido en cuenta argumentos jurídicos por la Vicepresidencia Jurídica, se ha revisado todo el tema de planeación, de riesgos, de entorno y de parte de la ANI y pues esto será seguramente mencionado más adelante por el señor Presidente de la ANI. Acá simplemente decir que, de estos espacios, de estas discusiones y de la voluntad que tengamos todos, pues saldrá el plan que se va a implementar y será la herramienta para mitigar el impacto del proyecto digamos ambos son completamente respetuosos de la Normatividad ambiental y tomando las medidas que se requieran para mitigar los efectos que se puedan causar con la ejecución del proyecto. Básicamente, es encontrar el balance que permita cuidar el medio ambiente, que es de la mayor importancia para este Ministerio, pero así mismo atender la necesidad de conectividad y movilidad de las personas que viven en los municipios aledaños a Bogotá y pues que día a día sabemos de las venidas a Bogotá, de la necesidad que tienen de este importante corredor.

Aquí, resaltar igualmente que la vinculación y participación de las comunidades es una necesidad fundamental, porque para nosotros es supremamente importante que las comunidades se apropien de todos los proyectos, que estemos tranquilos con la ejecución de los mismos. Para eso se ha llevado a cabo socializaciones, se han conformado y se han realizado veedurías, hay otros mecanismos de articulación que hacen que precisamente las comunidades conozcan de los proyectos, se apropien de los mismos y precisamente que entre todos, podamos encontrar esas herramientas que nos permitan atender a necesidades. Acá un pequeño paréntesis, frente al tema de BTS que también fue una de la preguntas y perdón, del Peaje de Los Andes y las tarifas  diferenciales y aquí simplemente decirles, que así como se mencionaba inicialmente y se hacía el llamado al Ministerio de Transporte acerca de la Ley 105, del cumplimiento de la Ley, es decirles que nosotros desde el Ministerio y desde la ANI, somos conscientes de la necesidades de la comunidad, de las realidades socioeconómicas que tienen las comunidades aledañas a los peajes, pero también es importante tener claro y hacer la claridad que la Ley es quien autoriza el cobro de los peajes, precisamente para permitir la construcción y conservación de la infraestructura de transporte y para ello siempre se  han mantenido, no solo para este proyecto sino para muchos otros Mesas permanentes, socializaciones en donde se revisa la viabilidad o no de las tarifas diferenciales, porque precisamente así como se menciona en la Ley para establecer que existen tarifas diferenciales, yo sí quisiera dejar sobre la Mesa  que precisamente la Ley es quien habilita cobrar los peajes y por regla general y por como excepción, pues digamos existen las tarifas diferenciales, pero todo eso debe realizarse con la comunidad, eso tiene unos criterios, cuántas veces pasan al día y son temas que se miran con ellos, para ver si es viable o no la existencia de una tarifa diferencial. Además, es importante tener presente, que todo eso depende de la estructuración del proyecto, del tráfico, del censo de vehículos, de la cercanía.

Entonces, este no es otro mensaje que decirles que nosotros somos respetuosos de la Ley, que somos conscientes que existen las tarifas diferenciales, pero que así mismo es importante el proceso de sentarse con las comunidades, entendemos las necesidades de quienes transitan una, dos, tres veces por los peajes y por supuesto que hemos tomado medidas, en las que se establecen esas tarifas diferenciales. Entonces, aquí simplemente decirles que además de las Mesas que hemos participado, que estamos prestos y atentos a poder iniciar las obras, que se han evaluado alternativas, pues que realmente estamos acá atendiendo estos espacios para que construyamos de manera colectiva para encontrar la mejor solución posible, fomentemos la comunicación entre todas las entidades que están presentes y pues que logremos a, lleguemos a consensos que nos permitan hacer de las obras una realidad. Muchísimas gracias.

PRESIDENTE**:** Continúa ahora con el uso de la palabra el doctor Manuel Gutiérrez Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. Por el mismo tiempo diez minutos máximos, ¿Gutiérrez?

## La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Señor Presidente, con el mayor respeto la mayoría de los temas, hacen referencia a la Agencia Nacional de Infraestructura, entonces, voy a tratar de dar la respuesta en diez minutos, pero eventualmente podría requerir un par de minutos adicionales.

PRESIDENTE**:** No hay problema, inicie que vamos a dejar que termine su intervención.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI**.**

Muchas gracias, Presidente con las muy buenas tardes, pues bien, con muy buenas tardes para todos los Honorables Representantes, para los miembros del Consejo del municipio de Chía, los demás asistentes y las personas que nos acompañan en línea. Tengo tres temas que se han mencionado, los voy a ir abordando en el mismo orden en que fueron presentados por el Representante Buenaventura León, que, pues como siempre hace presentaciones magistrales, realmente sobre estos temas y así se lo quiero reconocer Representante, puede que muchas veces no estamos de acuerdo, pero la profundidad de su intervención y de sus presentaciones pues no es menor.

Lo primero, frente a BTS estamos frente a un proyecto con una inversión de 3.4 billones de pesos, 168 kilómetros de doble calzada que ya fueron ejecutados, esa obra ya fue hecha, tenemos la construcción, está prevista inicialmente la construcción de treinta y siete puentes y la rehabilitación adicional de 181 kilómetros, acá tenemos la doble calzada desde Briceño muy cerca a lo que antes era la planta de leona, en doble calzada vamos completo en la mayoría del corredor, llegamos a Tunja en doble calzada, sin ningún inconveniente y ya al finalizar tenemos una especie de Par Vial que se da entre Sogamoso y Duitama, pero por lo demás la doble calzada está concluida, este proyecto ya fue ejecutado en el ciento por ciento, este proyecto pertenece desde hace unos meses al Fondo de Capital Australiano Macquarie que lo acaba de adquirir.

Y se tiene previsto, para ir puntualmente a la pregunta que usted nos está haciendo Representante y las personas que lo acompañaron, temas de accidentalidad vial. Este es uno de los corredores que presenta mayores niveles de accidentalidad vial en el país, es cierto que las condiciones topográficas y las condiciones de la vía, entonces, en este momento tenemos cinco programas para reforzar los temas de accidentalidad vial. Tenemos un tema de educadores viales porque pues esta es una de las vías donde se sobrepasa los límites de velocidad, que pues por supuesto conlleva a una serie accidentes. Segundo, tenemos un centro de interpretación móvil, ahí tenemos un proyecto con móvil realmente donde estamos educando a los conductores, donde estamos educando también a los usuarios de la vía, tenemos un programa de guardavías para hacer cruces seguros y también generar una serie de protecciones a lo largo de este corredor que es un poco extenso. Tenemos ya temas de seguridad y prevención vial, una dotación muy importante que se hace a la Policía de Carreteras y en eso trabajamos muy de la mano de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y también tenemos unos programas de vías verdes en adición. Es cierto, que este proyecto requiere una serie de puentes peatonales, que no quedaron incluidos dentro del alcance inicial del contrato y lo que hemos convenido con el nuevo concesionario, es unas inversiones importantes de cerca diez mil millones de pesos anuales en el corredor, que serán ejecutadas en parte para la obligación que ellos tienen de operación y mantenimiento.

Pero también, para atender estos temas de seguridad vial en lo que queda del contrato, que son cerca de siete u ocho años, se van a hacer unas inversiones muy, muy importantes en temas de seguridad vial Representante, que esta es una preocupación que usted nos ha manifestado en público y en privado, en eso hemos venido trabajando ya firmamos un otrosí con Macquarie y se van a hacer estas inversiones que son absolutamente necesarias. Hubo una que salió hace más o menos un año que se atendió de manera inmediata, fue presentada por el Representante Rodrigo Rojas en un debate que tuvimos en Comisión Sexta, para poder hacer la construcción de un puente peatonal al frente de un colegio, no estaba previsto en el alcance inicial y por supuesto inmediatamente pues fue atendido o sea en la medida de las posibilidades, pero el puente ya fue construido por el Instituto Nacional de Vías, ahí lo que estamos haciendo es complementando las labores que se tienen en este contrato, porque el tema de accidentalidad como usted bien lo resalta, es un tema grueso en este proyecto y pues tenemos que hacer unas inversiones importantes, para poder atender una serie de requerimientos que han venido surgiendo a lo largo del periodo concesionado y de estos casi veinte años que llevamos con este proyecto. Una cosa, es el proyecto como se estructuró inicialmente y otra cosa como han venido cambiando las condiciones demográficas y sociales en la zona durante estos veinte años, que generan por supuesto unos requerimientos distintos, pero acá la respuesta Representante Buenaventura, es que ya se atendió ese tema y estamos trabajando en ese punto.

El siguiente, es el tema de Accesos Norte, en Accesos Norte estamos hablando de tres proyectos, uno que ya concluyó como lo mencionaba el Concejal del municipio de Chía y el nuevo proyecto tiene dos alcances, tiene dos, realmente dos concesiones. La primera concesión ya está contratada, es la iniciativa privada de Accesos Norte, que ese proyecto va desde la Calle 245 tanto en la Autopista Norte como la Carrera Séptima, en la Autopista Norte implicaba la ampliación a cinco carriles, obra que ya se hizo, en la Carrera Séptima implicaba la ampliación a doble calzada desde la Calle 245 hasta La Caro, esa obra está concluyendo adquisiciones prediales y se va a ejecutar, y también tiene prevista una serie de intervenciones a lo largo de los casi 62 kilómetros concesionados que tiene este corredor, acá tenemos una inversión prevista en Capex de seiscientos trece mil millones de pesos, en Opex, tenemos un Opex de cerca de 1.4 billones de pesos, ese Opex responde a la cantidad de vehículos que circulan en este corredor y también a las condiciones físicas que tiene el proyecto, por cuanto tenemos tres carriles en cada sentido en un corredor bastante extenso, que es uno de los corredores con mayor tráfico que se tiene en el país.

Y acá viene Accesos Norte II. Accesos Norte II que es un proyecto sobre el que no se ha hecho referencia, pero forma parte de este paquete, así como fue estructurado, es un proyecto que nace en la Calle 192 y va hasta la Calle 245, la ampliación de la Autopista Norte y también recoge la Carrera Séptima desde la Calle 196 hasta la Calle 245. En la Carrera Séptima se van a ser dos calzadas y en la Autopista Norte se va a generar una ampliación, porque en este momento tenemos un problema y es que se genera un cuello de botella, cuando se ingresa o cuando se sale de Bogotá, porque venimos de cinco carriles en cada sentido y tenemos un cuello de botella en tres carriles. Esta vía fue una vía construida, pues las ampliaciones y demás, hace cerca de setenta años y se generó una afectación grande en el Humedal Torca - Guaymaral, ¿Entonces qué es lo que vamos a hacer? Lo que vamos a hacer, es generar un levantamiento de la vía, en eso estamos trabajando de la mano del Instituto de Desarrollo Urbano de la Alcaldía Bogotá, ese es un tema que estamos trabajando en conjunto con la señora Alcaldesa de Bogotá y el Gobierno Nacional. Entonces, vamos a hacer un levantamiento de la Autopista Norte, para que nuevamente el humedal pueda volver a circular, vamos a tener un impacto ambiental positivo muy importante en la región. Esta obra se hizo hace cerca de setenta años inicialmente en este trabajo, que está por fuera del corredor concesionado y este tramo, ha generado unas afectaciones ambientales grandes, que justamente es lo que vamos a corregir con estas inversiones, acá tenemos una inversión prevista de 1.32 billones de pesos.

La Carrera Séptima también la vamos a construir la doble calzada, desde la Calle 196 hasta la Calle 245, acá es muy importante mencionar Representante Buenaventura, que estas intervenciones no solamente generarán una mejora sustancial en las condiciones de tráfico de la ciudad de Bogotá, sino también mejorará las condiciones medioambientales. Este es un ejercicio que hemos hecho muy de la mano con la señora Alcaldesa, con la Alcaldía de Bogotá, con el señor Director del IDU y el otro trabajo que también será incluido en este proyecto, es la Variante de Sopó, una inversión superior a los doscientos mil millones de pesos, en cerca de 7 kilómetros que se construirán para conectar la Autopista Norte con la Perimetral de Oriente, efectivamente para reducir los problemas de accidentalidad que estamos teniendo en el municipio de Sopó, hoy tenemos una vía que desemboca en el municipio de Sopó, en el municipio de Sopó tenemos unas tasas de accidentalidad bastante altas, porque se tiene el corredor de carga.

Entonces, justamente lo que vamos a buscar hacer es, generar una alternativa, para reducir los índices de accidentalidad y mejorar las condiciones de movilidad de la región, ¿De dónde salen los recursos para hacer esta obra? En muy buena medida, lo que nosotros hicimos, fue generar con los excedentes que se tenían del peaje de Accesos Norte, el peaje Andes a la salida de Bogotá, lo que vamos a hacer es, en cerca de la tercera parte del recaudo que se tiene de ese peaje, construir estas obras. Entonces, ahí el mensaje muy claro es, ahí se están ejecutando esos recursos, ¿Con quién se va a contratar? Tenemos ya abierta la licitación pública en este momento, y en unos meses será adjudicado este proyecto, dentro de la nueva generación de concesiones en las que hemos venido trabajando.

Frente a las tarifas diferenciales específicamente, sí vamos a dar y ese es el compromiso y así lo socializamos en la Universidad de Cundinamarca, vamos a dar.

PRESIDENTE**:** Por favor señor Director termine su intervención, active el micrófono.

## Continúa con el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Listo, discúlpenme. Ahí vamos a entregar las tarifas diferenciales, efectivamente para justo como nos ha sido requerido y como nos comprometimos en esta audiencia de socialización, en esta audiencia estábamos presentando el proyecto Accesos Norte II, nos comprometimos a dar estas tarifas diferenciales y las daremos, una vez inicie el nuevo contrato de concesión que será en unos cuatro o cinco meses, ahí se tendrán las tarifas diferenciales para esta vereda, como nos comprometimos en esa Audiencia Pública. Ahora bien, frente al tema grueso que es el tema de la Perimetral de Oriente, acá tenemos una intervención que cuesta cerca de 1.5 billones de pesos, 1.4 billones de pesos un poco largos, casi 1.5 billones de pesos tenemos en Capex, en Opex tenemos una inversión cercana al billón de pesos. Como usted muy bien lo resalta Representante Buenaventura, acá tenemos cinco unidades funcionales, en esta concesión de la Perimetral Oriental de Bogotá, esas unidades funcionales corresponden muy rápido, saliendo desde Salitre, Guasca, Sesquilé, ahí tenemos una inversión de ciento treinta y cinco mil millones de pesos, con un mejoramiento de 38 kilómetros ejecutado, la unidad funcional dos que va desde Sopó hasta La Calera, con una inversión de ciento ochenta y cuatro mil millones de pesos, una longitud de 24 kilómetros ejecutada.

En la Unidad Funcional 3, tenemos la intervención para el mejoramiento de Calera - Patios y una Unidad Funcional 3.2, que es esta conectante entre el límite de Bogotá y Choachí, ahí tenemos una longitud de 32 kilómetros, una inversión de ciento cincuenta y ocho mil millones de pesos ejecutada. Esas obras ya fueron ejecutadas, eso permite que el contrato en este momento tenga un avance del 42%. Ahora bien, vamos a las Unidades Funcionales 4 y 5 que son el corazón del proyecto, ¿Qué es lo importante, realmente cómo fue su estructurado este proyecto? Este proyecto fue estructurado, para sacar una buena parte del tráfico de carga que se tenía previsto que entrara a Bogotá desde los Llanos Orientales, sacarlo a la altura del municipio de Cáqueza justo en la intersección a Cáqueza, al otro lado de la vía hay una intersección para poder subir a Ubaque y pues coger la vía, que es la vía Ubaque – Choachí, ese carreteable y ahí me voy a centrar, ya existe y existe hace setenta años, esta no es una vía nueva. Acá tenemos que en la Unidad Funcional 4 y la Unidad Funcional 5, 57 kilómetros, tenemos prevista una intervención para la Unidad Funcional 4 yendo desde La Calera hasta Choachí, de seiscientos quince mil millones de pesos, para la Unidad Funcional 5 una intervención de casi cuatrocientos mil millones de pesos.

Entonces, acá viene un tema muy importante y es, en vigencias futuras tenemos más de 2.8 billones de pesos previstos, ya apropiados en el marco fiscal, son recursos que se han venido pagando para poder ejecutar todas estas obras, pero la Unidad Funcional 4 y la Unidad Funcional 5 no se ha podido ejecutar, entonces, vamos rápidamente frente a la Unidad Funcional 4 y la Unidad Funcional 5. La Unidad Funcional 4 es un carreteable que existe desde hace muchos años y hoy es transitable, no es un carreteable menor, es una vía que en algunos sitios es la vía más importante que existe para conectar los municipios y en algunos sitios ha sido pavimentada, que básicamente en eso consiste la rehabilitación y ya fue pavimentada previamente. Entonces, tenemos el tramo entre La Calera y Choachí, 31 kilómetros, ahí pasamos por Mundo Nuevo, esa vía ya existe y entre Choachí y Cáqueza que es el límite con, pues más bien, donde empata con la vía Bogotá - Villavicencio, ahí lo tenemos desagregado en un total de 26 kilómetros en dos intervenciones, 21 kilómetros que es para la rehabilitación del carreteable que ya existe, y por ejemplo, entre Choachí y Ubaque la vía estaba pavimentada, estaba pavimentada, ya se había hecho una intervención. Y voy aún más, justo ahí, al lado, en el mismo corredor recientemente el Instituto de Concesiones de Cundinamarca, realizó una rehabilitación de esta vía que conecta el límite de Choachí con Ubaque con La Unión.

Entonces, esa intervención ya fue ejecutada, nosotros no entendemos cómo se pudo realizar esa intervención, pero no se puede realizar la otra intervención cuando forma parte realmente del mismo corredor. Entonces, ese es un tema pues que nosotros con el mayor respeto pues no hemos entendido. La obra nueva, la vía nueva que sí se tenía prevista, era la construcción de la variante Choachí y ya está licenciada, la ANLA nos dio la licencia ambiental. Entonces, donde había vía nueva, donde realmente se podía llegar a generar una afectación ya se dio la licencia. Ahora bien y en esto sí pues quiero ser como pues muy claro, para estas rehabilitaciones se requiere un plan de adaptación a la guía ambiental, que está regulada como usted bien lo dijo Representante en el Decreto 1076. Ahí se tienen unas medidas de mitigación y manejo, pero es que acá quiero ser claro en algo, ese carreteable ya existe, hoy están circulando flotas, o sea no tenemos una vía terciaria, esa es la vía más importante que comunica sobre todo a Ubaque con Choachí y a Ubaque con Cáqueza. Entonces, esta restricción que nos ha sido impuesta, ha impedido que nosotros hagamos cualquier tipo de intervención en el corredor, entonces ya tenemos sitios donde la vía estaba pavimentada, que se ha venido cayendo la banca y no hemos podido hacer ningún tipo de intervención. Si no se puede resolver este tema, en lo que nosotros vamos a terminar es que Ubaque va a quedar completamente aislado de su vía principal, no va a poder conectar con los dos principales sitios a los que debe estar conectado, para poder sacar sus productos y pues por supuesto generar la conectividad que son por un lado Choachí y por el otro lado Cáqueza.

Entonces, ¿Qué es lo que nosotros hemos venido haciendo? Nosotros sí planteamos unas medidas de mitigación, yo pues con el respeto correspondiente, no entiendo por qué se está diciendo que no se hizo, pero pues acá tengo los radicados en la mano Representante Buenaventura y se los voy a enviar. El primero fue radicado en Corporinoquia el 13 de septiembre 2018, bajo el consecutivo 1962 y Corporinoquia nos contestó y a esa respuesta de Corporinoquia nuevamente fue radicado al consecutivo D-2207 del 11 de octubre 2018, y el mismo año hicimos una nueva reiteración con el consecutivo 15325. Entonces, pues con el mayor respeto por supuesto, yo se los hago llegar Representante Buenaventura pues para que usted los tenga, ¿Nosotros frente a qué dificultad nos encontramos? Más allá de la intervención que conlleva a una inversión cercana al billón de pesos, hoy tenemos afectaciones, hoy hay afectaciones porque el carreteable ya existe. Entonces, lo que nosotros estamos pidiendo, es que nos dejen adoptar medidas de mitigación, justamente para corregir o mitigar los efectos de las afectaciones existentes.

Es que no estamos hablando de un corredor nuevo, estamos hablando de un carreteable que ya existe y no entendemos cómo, y en esto quiero ser enfático, cómo sobre el mismo corredor, en el mismo ecosistema, en las mismas condiciones, sí se permite hacer una rehabilitación entre el límite de Ubaque y Choachí hasta La Unión, que eso fue hecho hace no más de un año, pero en nuestro carreteable no nos permiten hacer las intervenciones y más allá de hacer la ejecución de la obra, la preocupación más grande, es que el corredor está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, hemos tenido afectaciones naturales de un corredor que tiene un nivel de tráfico alto, y sobre todo una buena parte de ese tráfico se ha generado porque tenemos la Unidad Funcional 3.2, que es la que conecta Bogotá con Choachí. Entonces, en esa conectante Bogotá - Choachí se ha generado un flujo muy importante de turistas, que están yendo hasta Ubaque y hasta la laguna de Ubaque, por un lado, que se ha vuelto un atractivo turístico muy importante o más grueso de lo que ya era, y por otro lado, a La Unión y las veredas que están alrededor, pues qué son sitios realmente espectaculares.

Sobre el trazado, pues vea, lo que nosotros estamos buscando es un proyecto que se pueda ejecutar, que tenga las menores afectaciones posibles, si es necesario salir del corredor existente y cambiar el trazado, por supuesto, estamos dispuestos a hacerlo, pero es que el problema no es ese. El problema es que las restricciones ambientales que nos están imponiendo, imposibilita realizar cualquier tipo de intervención bien sea en el carreteable por Ubaque o en el carreteable por Fómeque. Ahora, hemos tenido más de diez reuniones, es que este no es un tema menor, hemos tenido más de diez reuniones en las que nos ha acompañado el Gobernador del Meta, el Gobernador de Cundinamarca, usted Representante Buenaventura, la Contraloría General de la República en cabeza del señor Vicecontralor, la Procuraduría General de la Nación, también nos ha acompañado la Alcaldesa de Ubaque, el Alcalde de Choachí, el Alcalde de Cáqueza, representantes de La Calera. Entonces, este es un tema donde tenemos una Mesa que hemos desarrollado, buscando generar soluciones y alternativas, porque la preocupación más grande que tenemos por supuesto, poder ejecutar esta obra, que es absolutamente fundamental para la Orinoquia y también para Bogotá, pero por otro lado, tenemos unas afectaciones ambientales que cada vez son más grandes y no podemos hacer absolutamente nada y por otro lado las vías alrededor de Ubaque, se están cayendo y no nos permiten realizar ningún tipo de intervención.

Entonces, nosotros sí tenemos una preocupación honda, una preocupación grande, tenemos los recursos, este concesionario hizo cierre financiero, ejecutó sus obras en la medida de lo posible para llegar a este 42% y las obras quedaron bastante bien. Ustedes pueden ver hoy el cambio sustancial que se generó en la movilidad entre La Calera y Sopó como consecuencia de estas intervenciones que hicimos, pero el cambio más grande se ve por Sesquilé al lado de Guatavita, este corredor cambió sustancialmente como consecuencia de las intervenciones que nosotros hicimos. Entonces, el concesionario si está en capacidad, ha cumplido el contrato, pero pues frente a esta restricción, realmente nosotros nos encontramos maniatados, por supuesto respetamos las decisiones de las Corporaciones Autónomas, por supuesto estamos es buscando construir soluciones, pero sí estamos en una situación de una complejidad mayúscula y tenemos que buscar la manera de resolverlas.

Creo que con esto recoge las distintas preguntas que existían, una pregunta para la, más bien la respuesta que nos hacía la Representante Robledo, sí se tiene previsto y ese es un estudio que arrojó la Universidad Javeriana, cerca de sesenta nacederos de agua a lo largo de este corredor que ya existe, este no es un corredor nuevo y lo que se está planteando son medidas de mitigación para las afectaciones que ya se dan en este corredor, que es el corredor más importante de esta región de Cundinamarca, pero sí es necesario hacer cambio de trazados o a construcción de obras adicionales para generar menores impactos. Por supuesto que nosotros estamos en la mayor disposición y de hecho en esto hemos venido a trabajando todos, porque es que acá no solamente es la Agencia Nacional de Infraestructura o el Ministerio de Transporte o los concesionarios, sino realmente es un tema de Estado, así lo hemos entendido, pero lo que nosotros sí necesitamos es que nos dejen intervenir un corredor que ya existe y que se está cayendo, cuando justo al lado sí dejaron hacer las intervenciones que nosotros no entendemos cuál fue el rasero para adoptar esta decisión, y en eso también quiero ser nuevamente enfático. Eso es señor Presidente, muchísimas gracias.

## PRESIDENTE: Muchas gracias a usted señor Director, espero pues que la Representante Robledo haya quedado satisfecha con la respuesta que le brindó el funcionario. Tiene la palabra ahorita entonces, el Director de la ANLA, que es el doctor Rodrigo Suárez Castaño.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Rodrigo Suarez Castaño, Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA**.**

Señor Presidente muy buenas tardes, muchas gracias a los otros Representantes que nos acompañan en la tarde de hoy, compañeros de Gobierno y a los Concejales del municipio de Chía. Creo que ya es muy poco lo que tenemos que decir por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en relación con el debate, lo planteó muy bien el señor Representante Buenaventura León, igualmente el Viceministro Cruz y la Viceministra de Infraestructura y el Presidente de la ANI. Sin embargo, quisiera hacer como mención al proceso de Accesos Norte que planteaba el Presidente de la ANI que actualmente está en proceso de contratación y también está en proceso de licenciamiento ambiental. Nosotros recientemente iniciamos ese trámite, ya hicimos visita frente al tramo que tiene que ver con la Autopista Norte y en esta semana haremos visita de evaluación para el tramo de la Carrera Séptima. También es importante mencionar frente a este trabajo, que en meses anteriores como lo mencionó el Presidente de la ANI, nos reunimos para entender mejor el proyecto y cómo lo decía el Presidente de la ANI, tiene unas consideraciones de unos impactos ambientales de carácter positivo frente a lo que históricamente hemos visto, digamos en esa zona. Entonces, eso ha sido un trabajo en el marco de la articulación que hemos hecho no sólo con la ANI sino con el Ministerio de Transporte.

Como lo mencionaba el Representante Buenaventura León, en lo que tiene que ver con la Perimetral de Oriente y en lo que tiene que ver con el tramo de competencia de la Autoridad y es la Variante de Choachí, ya tiene licencia ambiental como muy bien lo mencionaba 2016, y bueno, no hay nada digamos de competencia de la Autoridad en este momento, pero por el otro lado frente a lo que es BTS o Bogotá – Tunja – Sogamoso, al igual como lo decía el Presidente de la ANI, es un proyecto que actualmente se encuentra en seguimiento, la Autoridad continua digamos haciéndole seguimiento a esa obra y como verán ustedes, sabrán ustedes pues ya es muy poco lo que falta digamos por concluir de ese proyecto como tal. Entonces, en ese sentido, esa es la intervención de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, muy corta, toda vez que ya ha sido mencionado por mis antecesores. Así que muchas gracias señor Presidente, si no hay alguna pregunta, alguna consideración, quedamos aquí atentos en el debate.

PRESIDENTE**:** Vamos a concederle entonces el uso de la palabra en este momento, a alguien que no estaba cuando anunciamos las intervenciones y es el señor Luis Fernando Sanabria, que es el Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, que creo que es una persona que podría argumentar bien en este debate, debido pues a las intervenciones anteriores y las restricciones que se han venido manifestando por parte de los diferentes funcionarios. Señor Luis Fernando Sanabria tiene usted el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Sanabria Martínez, Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca**.**

Señor Presidente, buena tarde a usted, al doctor Buenaventura León León Honorable Representante a la Cámara, a todos y cada uno de los Representantes de la Comisión, señora Secretaria, señor Viceministro de Medio Ambiente doctor Francisco Cruz, un saludo especial, señora Viceministra de Transporte doctora Olga Lucia Ramírez, al señor Director de Corporinoquia y a todas las personas que nos acompañan. Decirle señor Presidente que como equipo de trabajo, como Corporación Autónoma Regional CAR, estamos en esta invitación, en esta citación el área jurídica representada por el doctor Juan Camilo Claver, el área técnica representada por el doctor Carlos Arturo Bello, la Dirección Regional correspondiente que es la Dirección General en la Calera, con el área técnica y jurídica y su directora, y todo el equipo atento a este tema tan importante para la ciudad, para la región. Como Corporación hemos asistido a muchas reuniones similares a esta, el señor Gobernador de Cundinamarca ha estado atento, ha estado preguntando, nos ha estado pidiendo información, a él y a quienes corresponde siempre hemos hecho lo propio.

Como Corporación, tenemos la voluntad de materializar las solicitudes correspondientes, muy importante más aún cuando escuchábamos hace unos minutos decir, que de ser necesario se tomarían las medidas de mitigación para efecto, las medidas de mitigación haciéndole unos cambios para buscar ese equilibrio que siempre debe tenerse entre el desarrollo y la protección por los recursos naturales. De nuestra parte hemos atendido las comunidades que han estado en dos oportunidades, interponiendo acciones populares a Corporinoquia y a la Corporación Autónoma Regional CAR y también la Procuraduría ha puesto o solicitado una actuación especial preventiva en nuestras actuaciones, la Procuraduría delegada en lo ambiental, para ser más específico. Quiere decir ello, que nos corresponde pues todas nuestras actuaciones hacerlas muy ligadas, además como debe ser todo el tiempo, a lo que reza nuestro Decreto 2811, respecto a algunas rondas sin desconocer que hay un desarrollo que también al darse desde el punto de vista de movilidad, las emisiones serian muchísimo menores y al haber menos emisiones por supuesto, hay menos contaminación al medio ambiente, eso es claro, además de la movilidad, además del desarrollo, estamos prestos a escuchar razones, hemos tenido una comunicación con el Ministerio del Medio Ambiente permanente, donde se han socializado salidas para propiciar una respuesta que comulgue entre el desarrollo y el medio ambiente.

Estas reuniones y estas solicitudes al medio ambiente, pues hacen parte de un debate, un debate que tiene por supuesto bastante ingrediente y que se debe de sustentar, yo pienso que más que nadie la Corporación, vive en las día a día situaciones como la que nos tiene en esta citación y afortunadamente han salido las cosas bien, porque siempre hemos intentado así sea demorándonos, dar respuestas seguras. Respuestas seguras cuando digo es a prueba de cualquier tipo de accionar desde lo judicial llámese tutela, llámese acciones populares, para efecto de que en un mediano plazo y luego de ser tomada una decisión, pues no sea revocada por una autoridad competente. Eso hemos hecho todo el tiempo desde las áreas que mencionaba, atento a escuchar razones como Corporación y como Director, y reitero nuestra mejor disposición, sí pidiendo el favor, entiendan el rol que se tiene como Corporación y teniendo en cuenta que el día de hoy hay unos Decretos que efectivamente nos generan alguna revisión especial para actuar seguros y para evitar más adelante temas de todo tipo legal. Es eso lo que en algún momento dado pues debemos de revisar, estamos de la mano con el desarrollo del país, estamos de la mano con el desarrollo de la región, de nuestros hermosos Llanos Orientales, por supuesto de nuestro territorio CAR, de área rural que le corresponde a la Corporación Autónoma Regional CAR y atento a los interrogantes que se tengan por parte de los citantes al día de hoy.

PRESIDENTE**:** Muchas gracias por su intervención señor Director y continuamos al último que tenemos en este momento, es al doctor José Armando Suárez, el Director Encargado de Corporinoquia, para que también haga uso de la palabra por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia**.**

Gracias Honorable Representante Deluque, una muy buena tarde para todos, en nombre de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia – Corporinoquia, especialmente pues a los Honorables Representantes, a los invitados del orden nacional, de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y a todos los que se han sumado precisamente a esta sesión. Yo quiero en primera medida, de la misma manera como lo hiciera en su oportunidad el Representante Buenaventura y hacer seguimiento a lo que ha sido la trazabilidad de nuestras actuaciones y como quiera que precisamente el primer punto del cuestionario que en su oportunidad se nos orientará a la Corporación, para que fuera absuelto, pregunta precisamente por ese desarrollo en los actos administrativos, las razones técnicas y demás, con las cuales fueron sustentados y fueron expedidos, pero que me parece importante hacerlo bajo ciertas precisiones, que de pronto en ese primer recorrido que hiciera el Representante Buenaventura, no pudieron de alguna manera precisarse, me corresponde como Corporación hacerlo.

En primera medida, entender el marco de la competencia, que era uno de los puntos precisamente que se dejaba abierto, para resolver la inquietud y en ese sentido debo detenerme. El proyecto como bien se denomina o como se denominará en su momento para radicársele y dársele impulso, impulso ante esta autoridad ambiental para efecto del otorgamiento previa evaluación de los contenidos técnicos y documentales que soportarán el mismo, para acceder a ciertas autorizaciones y permisos y aprovechamientos de algún recurso natural renovable, pues habla de unas obras de mejoramiento y rehabilitación para el proyecto Concesión Corredor Perimetral del Oriente Cundinamarca. En ese orden de ideas, al tratarse precisamente como se denominara de unas obras de mejoramiento y rehabilitación, y en el marco de lo dictado por el Artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden algunas facultades extraordinarias, ese citado Artículo dicta que los siguientes proyectos de infraestructura no requerirán licencia ambiental: A) proyectos de mantenimiento, B) proyectos de rehabilitación, C) proyectos de mejoramiento. No obstante, a eso, en su Parágrafo cita: En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura, de transporte o quién haga sus veces, deberá tramitarlos y oponerlos, cuando a ello haya lugar.

Con ocasión a eso se precisa, que si bien no son objeto de un licenciamiento ambiental, como quiera que van a impactar, van a hacer uso, van a hacer un aprovechamiento de algún recurso natural renovable y específicamente en nuestro caso, refirió a ocupaciones de cauce, aprovechamientos forestales, emisiones atmosféricas y también sitios de disposición de los sobrantes de excavación del proyecto de construcción, pues requiere motivarsen, impulsarsen ante la autoridad ambiental competente, en este caso nuestra Corporación Autónoma Regional, para las unidades funcionales que ya citaron y que se encuentran dentro del marco de nuestra jurisdicción.

Pero también debe hacerse ciertas precisiones en cuanto a la competencia, si bien corresponde a la Corporación dar el objetivo y técnico estudio de los documentos, sustentos técnicos que van a sustentar esa solicitud para el uso y aprovechamiento del recurso natural renovable, corresponde al promotor del proyecto, la confección de los mismos desde el orden técnico. Y no lo dice la Corporación, voy a citar el Apéndice Técnico 3 Formato Contrato de la ANI, como quiera que estamos hablando es de un contrato de concesión celebrado entre la ANI y la Sociedad Concesionaria Perimetral Oriental de Bogotá, contrato que tuviera Acta de Inicio el 19 diciembre del 2014 y que incluye una fase preoperativa, entendida ésta como la fase de preconstrucción y construcción, una fase de construcción, una etapa de operación y mantenimiento y finalmente una etapa de reversión. En ese apéndice técnico que cito se dice, corresponde al concesionario la estructuración de los estudios de trazado, diseño geométrico y de estudios de detalle de las unidades funcionales.

Los documentos efectivamente fueron presentados al interventor y a la ANI para su correspondiente aprobación, es decir, que la definición, la etapa de planeación del proyecto, que involucra precisamente todas las consideraciones técnicas para su diseño geométrico, para su alineamiento y en general todas las condiciones técnicas para desarrollar un proyecto de infraestructura vial de esta magnitud, están en primera medida bajo la responsabilidad del concesionario y por supuesto bajo el seguimiento, tutela, control y aprobación, pues que debe efectuar la ANI como entidad precisamente contratante. Así mismo, el Apéndice Ambiental 6 de ese mismo contrato de la ANI, pues establece como obligación para el concesionario la gestión ambiental, es decir, todo lo concerniente al trámite para optar por el otorgamiento de las licencias, permisos y en general, los trámites ambientales para la ejecución de esas unidades funcionales. Con ocasión a ello, se radican los elementos técnicos, los documentos para estudio y aprobación, pero sobre ese único trazado Representante Buenaventura, no corresponde a la Corporación dictar, determinar desde el punto de vista técnico ni de planeación del proyecto, pues cuál va a ser el trazado, el diseño geométrico, el alineamiento, para efectivamente establecer pues cuál va a ser la franja o las abscisas en las que se intervendrán a lo largo del corredor vial.

Ahora bien, escuché por allí unos calificativos que, y no me voy a detener en el recorrido que ya en una diapositiva observáramos de lo que han sido las resoluciones otorgadas por la Corporación, pero sí en un par de ellas que me parece que es bueno para dimensionar precisamente cuál ha sido el proceder de la Corporación en ese sentido. Ya espero habiendo absuelto de cómo están esos dos roles y esas dos competencias diferenciadas, en cuanto a quién corresponde la planeación del proyecto, la definición técnica del mismo y dos, el estudio en cuanto a los componentes ambientales, sus impactos, para en ellos establecer las obligaciones de prevención, mitigación y por supuesto de compensación que a futuro pues propendan por resarcir a las comunidades y al ambiente los impactos residuales generados por el proyecto. Solo la primera de ellas, la que se citara la 0599 del 16 de mayo del 2016, con ocasión a dos radicados en la Corporación, el primero el 03631 del 11 abril del 2016 y el segundo, del 19 abril de 2016, es decir, la solicitud de pronunciamiento, la radicación de los documentos técnicos como tal, se hacen a mediados del mes de abril y la Corporación creo que ajeno a lo que se cita en negligencia, le da un objetivo estudio y se pronuncia el 16 de mayo del 2016, en un período de un mes, un mes contado precisamente para el pronunciamiento y que con el volumen, complejidad, creo que significa precisamente un adecuado actuar en términos de tiempo y de estudio para su valoración por parte de la Corporación.

En esa misma resolución, se otorgan la autorización, se considera técnica y ambientalmente viable, la ocupación de veintidós puntos de cause, es decir, que con ocasión a la construcción debox culvert, alcantarillas, alcantarillas de cajón que intervienen cauces superficiales, escorrentía superficial, cuya función es precisamente el drenaje, el tránsito adecuado del agua de escorrentía de algunas fuentes superficiales, pues transcurran por el trazado, por el eje vial, por la banca de la vía.

PRESIDENTE**:** Señor Director, por favor active el micrófono y termine su intervención.

Continúa con el uso de la palabra el doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia**.**

Okey. Lo que quiero hacer mención y es precisar algunas cifras de esa resolución, hablando de un proyecto de rehabilitación y mejoramiento, habla de veintidós puntos de ocupación de cauce repito, que precisamente lo que van a permitir en la construcción de unos box culverts, unas alcantarillas, unas alcantarillas de cajón para el drenaje, facilitar el tránsito del agua superficial, producto de escorrentía o de cauces fuentes superficiales, que transcurran por lo largo de la banca o toda la sección transversal perpendicular al eje vial, no para otro tipo de fuentes de agua entre ellas, los subterráneos que recargan y abastecen las fuentes de agua natural nacimientos o manantiales, afloramientos de agua, primera precisión. En segundo lugar, la magnitud, allí en esa resolución recalco, en un proyecto de rehabilitación, mejoramiento, autoriza la intervención, el aprovechamiento de catorce mil trescientos noventa y seis individuos arbóreos.

No me voy a alejar del término, no me corresponde, ya se dio curso, se dio estudio, tránsito, una obra de rehabilitación, de mejoramiento de las condiciones actuales de ese eje vial, pero importante detenerse, no lo escuché en la intervención del Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, precisar si eso que refiere de que solo se va a pavimentar, no implica la ampliación de la calzada, la incorporación de nuevos carriles, los cambios de pendiente de la infraestructura vial que sugiere movimientos de tierra, la construcción de bermas y cunetas, el tendido de taludes, para la estabilización y mitigación de algún riesgo geotécnico, mejorar las condiciones de visibilidad de la vía que exigen en solo ese acto administrativo, catorce mil trescientos noventa y seis aprovechamientos de individuos arbóreos, algo más de tres mil ochocientos cincuenta y tres metros cúbicos en esa intervención forestal.

Ahora bien, si bien es cierto que la Corporación expide esos actos administrativos, perdonen que lo diga así de gráfico, pero lo hago únicamente con el ánimo de ser un poco más claro, más preciso, que se pueda dimensionar lo que expongo, y es que eso no es una autorización absoluta, no es un cheque en blanco, el titular de esos permisos, de esas autorizaciones o para esos aprovechamientos y ocupaciones de cauce, se hace acreedor de unas obligaciones, de unas imposiciones ambientales en cuanto a la prevención, la mitigación y la compensación como ya lo dijera, y se hacen en el marco de la Ley. Por eso, no es caprichoso que precisamente en ese acto administrativo se cite, se haga alusión, porque mal haría la Corporación él no precisarlo, en que se debe tener en cuenta que en el evento que aparezcan afloramientos, nacimientos, manantiales como finalmente quisiera también precisar se encontraron, se identificaron, se caracterizaron, se estudiaron por parte del concesionario, por mandato precisamente de la misma ANI, pues se logre incorporar pues la restricción que taxativamente tiene una norma desde del año 1977, el Decreto 1449 hace un cúmulo de años y que finalmente recogiera y compilara el Artículo 2.2.1.1.18.2 de protección y conservación de los bosques.

Por eso también en ese sentido, se negaron algunos, ¿Cuáles? Pues en aquellos en los que en su debida oportunidad se identificaron los nacimientos y no lo digo aquí en mentiras, como alguno por allí señalara de que venimos a sentarle mentiras a la Cámara de Representantes, por eso lo hacemos con la responsabilidad, la formalidad y la posición de la Corporación ha sido una sola y se pronuncian como deben pronunciarse las autoridades administrativas en este caso ambientales y oficiales, a través de actos administrativos. Y en ese acto administrativo que quiero citar el 0661 del 7 de junio del 2016, precisamente se niegan unos aprovechamientos, se niegan unas ocupaciones, específicamente en el kilómetro 25+737 y en el kilómetro 20+950, al igual que entre los kilómetros 28+020 al kilómetro 31+123, precisamente por la presencia, por la identificación de manantiales de nacimientos de agua.

Ahora bien, otra precisión sobre los actos administrativos que se han promulgado, como cualquier otro acto administrativo de encontrarse que no se ha expedido con apego a la Ley, que vulnera alguno de los derechos de quién se proponga como titular de ese permiso de autorización o de ese trámite ambiental, pues es sujeto a recursos de reposición. Pregunto yo, sí la Corporación se ha pronunciado en oficial, legal forma en ocasión a esos actos administrativos, si la ANI ha sido en alguna manera, ha colocado, ha interpuesto recurso de reposición por encontrar pues ese desapego al marco legal o a encontrar de pronto alguna vulneración. No habido un solo acto y pronunciamiento formal, oficial, legal de un recurso de reposición que invite, que motive, que convoque a la Corporación, para que revise su actuación, o para que de alguna manera pueda revalorar las decisiones que plasmó en ese acto administrativo.

Ahora bien, tampoco es caprichoso o meramente con apego a esa norma del año 77 y que ya expliqué, que recogiera el Decreto 1076 de 2015, es que precisamente en esa obligación que le asiste al concesionario, de todo su estudio técnico para el proyecto, pues se establecen dos estudios, uno por parte de la Universidad Javeriana que adelantó una caracterización de las fuentes de los puntos de nacimiento de agua, esos puntos hídricos, y un segundo que hiciera un análisis más detallado, más técnico a través de unas técnicas de isotopía para estudiar los flujos de recarga, un estudio hidroquímico por una entidad o una empresa denominada SIAM y me voy a remitir precisamente a las conclusiones de esos estudios técnicos. El estudio de la Javeriana y con ello también quiero de alguna manera ayudar a absolver la inquietud de la Honorable Representante Robledo, que elevara con ocasión a la presencia de manantiales, el número y cómo se identificaron. El estudio de Javeriana precisamente establece lo siguiente, su punto 7 de conclusiones y recomendaciones: para los seis puntos donde se encuentran los manantiales, se recomienda de acuerdo a la normativa ambiental colombiana, un realineamiento local de la vía en los casos en los que el trazado actual coincide con la localización del punto de agua, para los puntos casos donde no coincide el trazado y el punto de agua, pero el alineamiento puede alterar la distribución de los flujos, resulta prioritario instrumentar la línea base, de tal manera que se garantice que el flujo subterráneo, continuará garantizando la alimentación de esos puntos de agua.

¿Cuáles y cuántos? Igualmente, identificados en el estudio, Unidad Funcional 5, cuarenta y siete manantiales, cuatro puntos de escorrentía de ladera, tres puntos de agua superficial, Unidad Funcional 5 dos subvariante, la que hoy escucho que tiene licenciamiento por parte de la ANLA, dos manantiales, una escorrentía de ladera, un punto de agua superficial. La Unidad Funcional 4, once manantiales, once puntos de escorrentía de ladera y trece puntos de agua superficial. Es decir, en términos de manantiales, sesenta y seis en total entre las Unidades Funcionales 4 y 5, no menciono de las otras unidades funcionales como quiera que están por fuera del marco de nuestra jurisdicción. Así mismo, el otro estudio el de reporte SIAM, punto 11 en su estudio, medidas de manejo ambiental. Lo voy a leer expresa y taxativamente como allí lo citaron, en un informe presentado precisamente hacia el 22 de enero del 2018 y concluye: De acuerdo con los resultados obtenidos en la presente fase, se dará inicio a la segunda etapa del estudio Fase 2, que tendrá como objetivo establecer las medidas de manejo ambiental y protección del recurso hídrico, manantiales, aljibes, pozos profundos, con el fin de evitar y mitigar los impactos ambientales en estas fuentes y además de realizar una protección adecuada para la conservación del recurso, considerando lo señalado en el Decreto 1076 de 2015, en el que se establece que se debe conservar por lo menos 100 metros a la redonda de manantiales. Teniendo en cuenta lo anterior, se debe considerar que, a los puntos clasificados, ojo, como manantiales, la única medida de manejo posible, es realizar el realineamiento de la vía manteniendo los 100 metros de ronda de protección para estos.

Estudios costeados, puestos en conocimiento, gestados, estructurados con la responsabilidad que le asiste precisamente al concesionario. Posterior a ello es que precisamente perfeccionan no con la Corporinoquia, perfeccionan entre las partes contractuales que son quienes están obligadas a la planeación y a la efectiva ejecución del proyecto, incluyendo entre ellos, la valoración de los riesgos del mismo y entre ellos sus efectos ambientales, que suscriben el evento eximente de responsabilidad que dio ocasión a la suspensión de las obras, no la Corporación, es un documento nacido y desarrollado dentro del proceso contractual entre ANI y su concesionario. Ahora bien, para reafirmar un poco más y pregunto yo, ¿Cómo debiera entonces ante unos estudios revestidos de esa técnica, costos también de por sí por su complejidad, por su alcance, por su naturaleza, hacer caso omiso la Corporación y alejarse de los mismos?

Y voy a leer precisamente, documentación que remitiera a la Corporación el Concesionario Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S. noviembre de 2020, notificación de puntos críticos en ronda de protección de los 100 metros de nacimientos en la vía La Calera - Choachí Unidad Funcional 4 y Choachí - Cáqueza Unidad Funcional 5, Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S. Cordial saludo, dentro de la ejecución de actividades constructivas, este concesionario identificó la existencia de puntos hídricos a lo largo el corredor vial de las Unidades Funcionales 4 y 5, motivo por el cual realizó un estudio especializado con un alcance de 100 metros a partir del eje proyectado de la vía. Como resultado de dicho estudio se evidenció la existencia de sesenta y ocho fuentes de nacimiento de agua manantial, ¿Qué resalto aquí? Como inicia su comunicación: dentro de la ejecución de actividades constructivas, es decir, en desarrollo de la obra, en desarrollo de su proceso constructivo no previo, no en la fase de planeación.

Dos, está más que evidencia de que efectivamente con un área, un perímetro en un rango máximo de 100 metros, se tienen sesenta y ocho fuentes de nacimiento que pueden ser afectados precisamente por el trazado y por ese corredor vial. Ahora más adelante cita: Es importante indicar que los nacimientos de agua ostentan una especial protección, conforme a lo estipulado en la normatividad ambiental nacional. Somos todos aquí conscientes con esto que el constructor, la entidad contratante y por supuesto nuestra autoridad ambiental, somos conscientes de la especial protección por norma constitucional y legal identificados técnicamente, que le asisten en cuanto a protección y conservación a esos puntos hídricos, a esas fuentes, a esos nacimientos, a esos manantiales.

Posteriormente continúa el mismo concesionario: Así mismo nos permitimos indicar que mediante los comunicados, cita el número de ellos, el concesionario solicitó pronunciamiento en relación a las zonas de retiro que han de mantenerse sobre nacimientos y afloramientos hídricos, la cual fue respondida por su despacho, ¿Cuál? Esta Corporación mediante comunicado cita el radicado, indicando que de encontrarse en el área del proyecto la presencia de nacimientos, se deberá guardar una distancia de protección de los mismos 100 metros. Adicionalmente, nos comunicaron la suspensión de las actividades constructivas. Con ocasión a la suscripción de ese evento eximente de responsabilidad, ¿Qué nos cuentan ellos? Que se suspendieron las intervenciones constructivas en dichas unidades funcionales, que el concesionario ha continuado la ejecución de intervenciones prioritarias y actividades propias de la operación, durante las cuales se ha identificado la existencia de un total de cincuenta puntos críticos, de los cuales seis se encuentran dentro de la ronda de 100 metros y algunos de los manantiales identificados en jurisdicción de Corporinoquia. Cita, coloca una tabla, relaciona con el nivel de riesgo tanto geotécnico como operativo y los establece en un rango de medio, alto, extremo para considerar precisamente ese nivel de riesgo.

Finalmente, remata antes de su cordial despedida: Por lo anterior, notificamos a ustedes la existencia de esta problemática, como muestra del compromiso ambiental de esta concesionaria. Apartes normativos que no solo se encuentran en los Decretos Leyes citadas, en esos identificados y acogidos en esos documentos técnicos, sino que también hacen mención por ejemplo y revisémoslo, el esquema de Ordenamiento Territorial del municipio de Choachí, porque también hay que mirar las normas y ocupación y uso del suelo a nivel local, a nivel municipal, no obra hoy y lo reitero, en la Corporación algún trámite, alguna solicitud de autorización lo que está en el marco de nuestras competencias, permiso o aprovechamiento con ocasión a algún uso de algún recurso natural renovable. Solo nos queda un acto, una inquietud por absolver que hace mención, específicamente no tiene que ver con los nacimientos, pero lo cito por la complejidad también y porque hay que hacer un análisis integral precisamente también del alcance del proyecto y sus impactos ambientales, y es específicamente una propuesta porque también han tenido impases con el asunto, con el establecimiento de un peaje en Choachí en la Unidad Funcional 3B, peaje que se hace precisamente dentro de la delimitación que se superpone con la zona del Páramo de Cruz Verde, no solo se trata aquí también del acotamiento de la protección de esas áreas forestales protectoras.

Ahora bien, que somos el palo en la rueda al desarrollo del país, yo diría que contrario a eso, nuestra mejor y mayor voluntad, por eso de manera personal en calidad de Director Encargado de la Corporación, el 17 de julio del 2020, el 8 de octubre del 2020, el 28 de octubre del 2020, el 11 de noviembre del 2020, he participado en esas Mesas Técnicas de Trabajo con el Ministerio de Ambiente, con el concesionario, con la ANI, en algunos también con presencia de la Contraloría y si se trata de hacer mención para mirar de alguna manera precisamente lo que ha sido también en el pasado el desarrollo esas Mesas Técnicas, permítanme citar, la Mesa del 24 de Julio 2017.

Mesa Temática con el acompañamiento de la Contraloría General de la República en el Concejo Municipal de Cáqueza, en el Acta que se estructura, se deja como constancia lo siguiente: Perimetral de Oriente de Bogotá informa, que serán respetadas las reglamentaciones relativas a la protección del medio ambiente, Perimetral Oriental de Bogotá informa el alcance del PAGA su Programa de Adaptación a la Guía Ambiental, que aprueba la ANI y la razón por la que la Unidad Funcional 5 no requiere licencia ambiental. Se reitera, que, de encontrarse nacimientos o condiciones geológicas especiales, se debe considerar la modificación del trazado en algunos metros. Conclusión también derivada en esas anteriores Mesas, en las cuales ni siquiera esta Dirección en condición del cargo actuara tres, cuatro años atrás, pero no me quedo en la problemática.

Yo creo que también aquí hablo en unísono con mi colega de la CAR Cundinamarca, continuaré participando con la mejor disposición en esas Mesas de Trabajo, sé que nos corresponde a todos un difícil ejercicio, pero más allá que la estigmatización de los roles y las competencias de unos y otros, es encontrar esa articulación, ese punto de encuentro, de ver cómo conciliamos ese principio de desarrollo sostenible, precisamente con el equitativo justo derecho de alcanzar el bienestar, pero sin perjuicio de nuestro capital ambiental, sin perjuicio de la conservación y la preservación de esos recursos naturales renovables. La tarea que nos ocupa a todos. Seguiré asistiendo a esas Mesas con la mejor disposición, pero sin divorcio de ninguna manera de la objetividad técnica y la suficiencia que debe asistir a esos procesos y también, con el estricto apego de la normativa aplicable para este tipo de casos, para este tipo de eventos y por eso es que pedimos el acompañamiento de la generalidad de la institucional, para que nos ayudemos juntos a absolver esta situación, se han lanzado alternativas, la ponderación de principios, la proporcionalidad de los mismos y otras que continuo repito, asistiendo, acompañando en la mejor disposición, pero sobre esos principios. muchas gracias.

PRESIDENTE**:** Muchas gracias a usted señor Director. Vamos a escuchar creo que la última persona que falta por escuchar de los invitados, es la doctora Carolina Sánchez, Directora de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura, ¿Está la doctora Carolina con nosotros? Siga por favor tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Carolina Sánchez Bravo, Directora de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura**.**

Gracias doctor, buenas tardes a todos. Pues estoy en representación del señor Contralor, como bien lo ha manifestado tanto el Honorable Representante Buenaventura como algunos de los participantes en esta reunión, la Contraloría General ha estado al tanto de la problemática que se presenta sobre todo con la Perimetral de Oriente, ha realizado ejercicios con Compromiso Colombia, ejercicios bajo las nuevas competencias del control preventivo y concomitante. De igual forma, en este momento estamos realizando la auditoría financiera a la ANI, en la cual se incluyó esta concesión para su evaluación y para determinar y hacer seguimiento a las acciones de mejora que se han presentado en los diferentes planes de mejoramiento que ha suscrito la entidad, producto de las auditorías que se han realizado las vigencias anteriores a esta concesión y pues en las diferentes acciones, las diferentes advertencias si se puede llamar así, que ha realizado la Contraloría ya fueron expuestas, lo que buscamos es que no se genere un detrimento patrimonial y seguiremos al tanto de esta problemática y de esta Concesión bajo las diferentes modalidades de control fiscal que actualmente desarrollamos. Muchas gracias.

**PRESIDENTE:** Muchas gracias doctora Carolina por su intervención. Con la doctora Carolina cerramos las intervenciones de los invitados. Perdón Representante Buenaventura León, quisiera preguntarle en este punto si existe algún Representante que quiera hacer uso de la palabra, porque me parece importante que quien haga unas conclusiones y un cierre de lo que ha sucedido hoy en el debate, sea el Representante Buenaventura León. Representante Lorduy tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado**.**

Presidente, yo estoy más angustiado a la salida que a la entrada como dirían por ahí, con toda esa gran cantidad de manantiales que dicen que existen, con todos esos miles de permisos que hay que sacar, uno podría llegar a la conclusión fácil, pero espero que no sea cierta, de que el Departamento de Cundinamarca y todos los municipios circunvecinos, se deben olvidar de la vía. Yo sí quisiera comentarle al Director de Corporinoquia con todo respeto, que efectivamente hay algo que pude lograr determinar y es que esta es una vía existente, esta no es una vía nueva y todo concuerda que efectivamente con base en esas dos circunstancias, eso no requiere licencia ambiental porque hasta donde tengo entendido, esa vía existe antes de 1993. Y entiendo que la vía será objeto de algunos mejoramientos, seguramente de algunas ampliaciones y como consecuencia de esas ampliaciones, se causaran algunos impactos ambientales que deberán resolverse de acuerdo con los requisitos que se establecen para cada uno de los permisos que correspondan, incluyendo el cruce de cauces, entendería que los cauces no son distintos a los que hoy en día existen.

Pero yo sí creo que parecería que son tantos los permisos, son tantos los requisitos, son tantos los estudios, son tantas las afirmaciones, que observaría que definitivamente debería haber algún pronunciamiento por parte de Corporinoquia que diga, mire es que definitivamente para poder respetar todos estos cauces y todos estos manantiales que hemos encontrado a babor, definitivamente la vía no es viable, y lo más recomendable es que la vía sea por algún trayecto antiguo que pueda existir o de pronto por una nueva vía. Pero yo sí creo que los ciudadanos tienen derecho, a saber que si efectivamente los permisos no son viables, los trámites no son viables, la ampliación y el mejoramiento tampoco es viable, si encontraron nuevos impactos ambientales, que entendería no son nada distintos de lo que muy probablemente todavía existe como consecuencia de la vía que hoy está allí. Si es bueno que la ciudadanía y creo que ese es el objeto del debate del doctor Buenaventura, es que más que encontrar responsables y culpables, es que se le diga a la ciudadanía, cuál es el futuro que le espera si efectivamente va a tener esa vía o no la va tener, si va a tener una alternativa o va a tener la otra, porque en el plan de seguir debatiendo si efectivamente los permisos son viables o no son viables y cuánto cuesta cada uno de los permisos, y cuáles son las condiciones para cada uno de los permisos, yo traté de sumar y me perdí en la suma, yo creo que incluso tramitarlos posiblemente llevaría una eternidad.

Nuestro compromiso es velar por el beneficio de las regiones, sin desconocer la importancia de la protección al ambiente, pero cuando los conflictos existen entre proyectos y ambientey no son solucionables y mucho menos se pueden hacer las obras de manera sostenible, de pronto porque no se desea, o de pronto porque simple y llanamente hay muchas diferencias, de pronto porque definitivamente no se quiere, cualquiera que sean las circunstancias, pero también está de presente la protección al medio ambiente también hay que brindar alternativas, entonces, sí me parece señor Director Corporinoquia que si efectivamente las cosas no son posibles por todo lo que usted señala, pues dígale a la ciudadanía que no se puede y dígale a la ciudadanía cual puede ser la alternativa y dígale a la ciudadanía, cuál cree usted a sugerencia suya, sin que eso signifique la última palabra, cuáles pueden ser las distintas alternativas. Yo entino que inicialmente se contemplaron distintas alternativas, tres hasta donde yo pude lograr prepararme para este debate, al final se escogió una, parece que esa tampoco es viable, pues la ciudadanía tiene que saber cuál es la viable. Pero si hay algo que no podemos perder de vista, independientemente de la protección del ambiente, que es supremamente importante, la ciudadanía necesita la vía, la ciudadanía viene usando esa vía y otra, la ciudadanía necesita un transporte rápido, útil, viable, económico y eso significa desarrollo y eso significa acceso a los mercados y eso significa transporte más económico y eso significa desarrollo para muchísimas regiones y eso tampoco se puede desconocer. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Gracias Representante Lorduy por el apoyo que le da a los cundinamarqueses a través de su intervención, el Representante Buenaventura León se lo agradece. Si no hay nadie más que quiera intervenir en este momento, yo le daría la palabra al Representante Buenaventura León para que hiciera su. Representante Navas por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero**.**

Una preguntica chiquita y esta va directamente a mi amigo Buenaventura. Yo transité durante mucho tiempo por la vía Cáqueza, Caraza, Ubaque, Fómeque, Choachí y Bogotá, y también transité lo que iba de Choachí hacia La Calera, que sale uno detrás de Monserrate. Todas esas vías existen, doctor yo estuve de Procurador allá hace más de cincuenta años y ya existían esas carreteras, y usted hizo referencia a Ubaque y la salida a Cáqueza, esa vía carreteable en buen estado, entonces, como pues las caminé, me tocaba todos los días salir aquí por la vía a Choachí, Fómeque y dar la vuelta a Cáqueza y después de ahí cuando era necesario ir a Gutiérrez yo todos los días, dos veces o tres veces por semana según el caso. Entonces, cuál es el problema si eso ya existe doctor, digo si fuera un hecho nuevo como preguntaba el doctor hace un momento, nuestro amigo el crédito del Atlántico, pero es que eso ya está Lorduy.

Doctor eso ya está, era mi camino obligado cuando yo estaba de Procurador de Distrito en toda esa zona, me tocaba recorrerlas de la Seca a la Meca. Entonces me pregunto, ¿Cuál es el problema ahora, si ya existía eso? ¿Se va a hacer doble calzada? Bueno, implicaría entonces ampliar la banca, pero no he visto yo que eso sea. Entonces digo quíteme la duda, excúseme que termine usted de interrogado, pero es que usted hablado de una zona que yo conozco, usted sabe que yo conozco todo el país, todo, por todos he caminado, pero esta zona la trabajé mucho, entonces, por eso quisiera que me explicara ¿Dónde surge el problema doctor Buenaventura? Perdóneme Presidente Deluque, que haya terminado yo preguntándole al doctor Buenaventura algo, pero es que tengo esa curiosidad. Muchas gracias, muy amable.

PRESIDENTE**:** PuesRepresentante Navas, también es una duda que me surge a mí, porque yo he tomado esa vía que va, qué existe hoy que está entre, yo la tomo Representante Buenaventura por Santiamén, se mete uno por detrás y sale a Choachí, al cruce que está en la vía de Choachí y es una vía que hoy está, que es transitable obviamente en campero, solamente tiene, yo hasta le tengo el kilometraje Representante Navas, tiene 2 kilómetros sin pavimentar o 2.5 kilómetros sin tener pavimento, pero del resto y creo que lo tenía, pero uno ve los restos que se ha ido deteriorando ese asfalto que tenía esa carretera y llega a un cruce donde hay un restaurante allí que se llama Los Monos, La Mona o algo así no me acuerdo Representante Buenaventura. Pero sí después del debate a uno le surge la duda de si existe hoy esa carretera, que existió asfaltada, debería hablarse más bien es de una recuperación de la vía y no de hacer una vía nueva por ejemplo producto en lo que a ese tema respecta y si del debate me quedó esa duda, de por qué se han tomado decisiones tan drásticas con la construcción, pero bueno para. Adelante Representante Lorduy active el micrófono.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado**.**

Usted que es un caribeño, es que esto me preocupa inmensamente porque yo estoy pensando en la vía Ciénaga – Barranquilla o en la Vía Barranquilla – Santa Marta. Con todos estos criterios que yo acabo de escuchar aquí, esta es una vía que ya existe, que atraviesa todos los manglares y atraviesa el Parque Vía Isla Salamanca y atraviesa la Ciénaga y atraviesa todo, cuando todas estas condiciones que yo escucho, pues parece que nosotros no vamos a aspirar a tener una doble calzada entre la vía Barranquilla – Parque Isla Salamanca – Ciénaga, sino que por el contrario, con los criterios que yo acabo de escuchar, lo que hay es que cerrar la vía, eso es absurdo. Gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Representante Lorduy gracias por su intervención. Entonces, como no tenemos otro Representante y ya hablaron todos los invitados, vamos a darle la palabra al Representante Buenaventura León, para que nos de las conclusiones que tiene sobre este debate. Representante Buenaventura por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Buenaventura León León**.**

Gracias Presidente. Presidente agradecerle a usted, a la Mesa Directiva, por supuesto a quienes han intervenido aquí, a la doctora Ángela Robledo, a usted doctor y profesor doctor Germán Navas, gracias doctor César Lorduy por la claridad, usted como siempre con el conocimiento jurídico siempre a la mano, y a la Comisión por habernos permitido adelantar este debate, que en unas partes nos vamos optimistas y en otras partes nos vamos preocupados. Agradecerle por supuesto al Gobierno, al Viceministro de Ambiente, agradecerle a la doctora Olga Lucía también como delegada de la Ministra y como Viceministra de Transporte, al Presidente de la ANI y de la ANLA, al Director de la CAR y al Director Corporinoquia y también a la doctora Carolina como delegada del Contralor General de la República, también la participación de los tres Concejales del municipio de Chía.

Conclusiones de conformidad con la Ley 5ª, la primera pues se ha planteado acá la necesidad de una Mesa de Trabajo para el tema de Chía y pues aquí agradecerle a la ANI que frente al acceso por el norte, hoy nos ha anunciado la ampliación de la vía en dos calzadas por la Autopista Norte, por la Séptima con una inversión de 1.3 billones de pesos, el tema de terminar de financiar la variante de Sopó y por supuesto la tarifa diferencial que es lo que han reclamado acá los Concejales del municipio de Chía, y hoy hay un compromiso del Gobierno, así lo leí yo, lo leo, que una vez inicie el nuevo contrato de concesión, que en términos del Presidente de la ANI será en cuatro meses. Me parece que es un gran avance de una temática que vienen trabajando tanto las autoridades de Chía, la comunidad, como también el Gobierno Nacional. El tema de la accidentalidad, pues agradecerle también al Presidente de la ANI, la implementación de los cinco programas que él ha mencionado acá para reforzar la seguridad en la BTS en la vía Bogotá - Tunja - Sogamoso o Briceño - Tunja – Sogamoso.

Ya frente al tema de la Perimetral, quedo con varias preguntas, pues por supuesto no volvemos a retomar el debate nuevamente porque no se trata de eso, pero sí dejarle, el Viceministro de Ambiente el doctor Francisco Cruz, contempla como lo han leído ustedes, como lo lee el doctor Germán Navas, como lo lee usted Presidente Deluque, como lo lee igualmente el doctor César Lorduy y como fue contratado en el año 2014, esta vía ya existe, esta vía son mejoramientos y rehabilitaciones, la única parte nueva son 4.8 kilómetros que es la variante de Choachí y para esa vía que sí necesita licencia ambiental como lo expreso acá el Presidente de la ANLA, esa vía tiene la licencia ambiental. Es decir, la parte nueva que necesita de licencia ambiental, tiene la licencia ambiental expedida por el ANLA. De resto es un mejoramiento, es una rehabilitación, el Viceministro de Ambiente destaca la importancia no solamente para Cundinamarca, miren la importancia para el Meta, pero sobre todo para Bogotá y él lo mencionó con los conceptos técnicos que yo no manejo, frente a esa contaminación por el transporte de carga que entra a la ciudad y que evitaría que esos vehículos entrarán a Bogotá.

Quedo con una duda y espero que de pronto nos la puedan resolver, como Corporinoquia está exigiendo una directiva, no escuché al Viceministro Francisco Cruz, si esa directiva o circular o resolución como se quiera llamar, sí la pudiera expedir el Ministerio de Ambiente para tranquilidad de Corporinoquia. En mi humilde criterio jurídico, en mi humilde criterio jurídico creo que no se necesita, la Ley y el Decreto Ley, son claros en establecer la facultad y la responsabilidad a las Corporaciones y por eso yo en el debate mencioné algunos corredores viales que en las mismas circunstancias actuales de la Perimetral de Oriente, han podido construir sus obras y por eso mencioné los proyectos viales de Bucaramanga – Pamplona, inclusive los accesos al norte de Bogotá, Pamplona – Cúcuta, Bucaramanga – Barrancabermeja, Bogotá - Villeta que fueron aprobados por las respectivas autoridades ambientales con la normatividad vigente, porque es que Corporinoquia ha expresado, la necesidad de que el Ministerio de Ambiente pueda mandar o pueda emitir una circular, una directiva para que ellos puedan actuar. Tenemos un criterio jurídico yo por lo menos lo tengo, que no hay necesidad de esa normativa adicional, pero como Corporinoquia lo está solicitando, sí nos hizo falta en respuesta del Ministerio de Ambiente, si el Ministerio estaría en condiciones o no de expedir esa circular.

Frente a la Viceministra de Transporte, pues yo quiero agradecerle su voluntad, primero el interés que tienen sobre los proyectos del acceso a la ciudad de Bogotá que también está involucrado Cundinamarca y su compromiso o su planteamiento por lo menos acá, de poder reiniciar las obras de manera pronta. Con relación a la ANI, yo quiero manifestar lo siguiente, ya hice mención a lo de la BTS y la temática planteada acá o debatida sobre el peaje Los Andes de Chía. Sobre la Perimetral de Oriente, bien como lo informa el señor Presidente de la ANI, yo quiero hacerle un reconocimiento al Presidente de la ANI por su esfuerzo, por su dedicación, y porque no ha desfallecido y sigue insistiendo, en que este proyecto es viable y poder sacar este proyecto importante para el país. Como lo mencionó él, aquí hay en las Unidades Funcionales 4 y 5, unas inversiones de seiscientos quince mil y cuatrocientos mil millones de pesos, también como lo mencionó él y como lo ratificó el Presidente de la ANLA, que la única parte que necesita licencia ambiental es la variante Choachí y esa licencia existe, pero que hoy como él lo menciona y sino no habría necesidad de haber hecho este debate, hay unas restricciones que impiden hacer intervenciones.

Y una aclaración para el Presidente de la ANI, dice el Presidente de la ANI, de pronto yo no me hice entender, que él sí ha planteado medidas de mitigación, yo no dije eso y si lo dije eso le ofrezco excusas, porque no quise decir eso, porque sé que si, además ha convocado a Mesas Técnicas en las cuales he tenido la oportunidad de participar, con la Contraloría General de la República, con los Gobernadores del Meta, de Cundinamarca, con los Alcaldes. Lo que mencioné eso excúseme comillas, fue Corporinoquia que es el que ha venido manifestando que no se le han planteado medidas de mitigación. Yo quiero y aquí hago un paréntesis para invitar al Director de Corporinoquia, a que revise las respuestas que mandó a la Comisión Primera de la Cámara, porque son respuestas contradictorias, en unas partes dice que si, en otras partes dice que no, la verdad que sus respuestas son muy confusas.

Como lo menciona el Presidente de la ANI, y aquí estamos, por supuesto aquí no vamos a decir que se dañen los manantiales, ni se dañen los nacederos de agua, de ninguna manera, para eso son las medidas de mitigación, no solamente en este proyecto, sino en cualquier proyecto y lo que planteamos y coincidimos también con la ANI, es que Corporinoquia tome una decisión, ellos le han planteado a pesar de que a veces lo niegue, ahoritica lo acepta, de que si la vía va por el trazado que se contrató, por el trazado actual, que vuelvo a insistir como lo han dicho acá y como yo han manifestado nuestros compañeros Representantes a la Cámara, son vías existentes, son preexistencias, aquí hay vías preexistentes. Pero no solamente vías, aquí hay viviendas, aquí hay igualmente actividad agropecuaria, entonces no solamente son las vías, sino todas las actividades de la región están preexistentes, entonces si uno ve que para unas cosas si, para otras cosas no, entonces, por qué ahora sí y por qué antes no.

Y como lo mencionó el Presidente de la ANI, mire en este momento y hay una muy buena intervención entre el empalme La Unión, Fómeque, una vía del Departamento de Cundinamarca, un mantenimiento extraordinario, entonces por qué allá si se puede hacer con cunetas y con todo eso, es una vía que está quedando en excelentes condiciones gracias a Dios y por qué la del lado no. Y lo que se ha venido planteando acá, recordemos un proyecto suspendido desde hace tres años y que hace dos años había un compromiso de que se pronunciaran, para ver si era un trazado o el otro. Entonces lo que se le pedía a Corporinoquia bueno, si no es el trazado actual porque afecta y porque definitivamente las mitigaciones no, díganlo, para que no sé, la ANI, el concesionario, a quien le corresponda, planteen un segundo trazado que también existe la posibilidad sobre una vía también ya existente.

Quiero agradecerle al Director de la CAR de Cundinamarca, la voluntad que nos manifiesta en este debate y también destacar y en eso coincidimos y aquí coincidimos todos, que pues estos tipos de obras que definitivamente pues todas causan algún impacto ambiental, siempre se ofrezcan las medidas de mitigación. Es importante revisar, hoy el doctor Sanabria nos deja aquí una tarea importante y nos menciona que hay unos Decretos que impiden actuar seguros, y tal vez por eso es que Corporinoquia expresa la necesidad de una circular o directiva de parte del Ministerio de Ambiente, que sí es importante que el Ministerio le diga a esta Comisión, le diga al país y le diga Cundinamarca, sí definitivamente sí van a expedir esa directiva o no. Y ya pues yo agradezco también aquí la participación de la Contraloría en un control preventivo, concomitante, nos ha venido acompañado el Subcontralor General dentro de una preocupación, porque aquí hay unas inversiones, unas inversiones, un contrato de 1.6 billones de pesos y puede haber un detrimento patrimonial enorme, aquí hay una gestión predial, hay predios comprados, aquí hay obras ya ejecutadas y agradecerle a la doctora Carolina y al Contralor, siempre como el interés de poder lograr y de poder estar ahí siempre acompañándonos, para que este proyecto se ejecute.

Y ya finalmente, pues yo sí quiero con toda consideración, con todo el respeto, pero sí quiero llamar la atención de Corporinoquia, yo veo aquí a una Corporación muy prevenida con el proyecto y tan prevenida, que hoy uno de sus argumentos es la construcción de un peaje. Yo hasta donde conozco, la verdad no sé cuál es la intervención de una Corporación Autónoma en el tema de un peaje, entonces, aquí sí definitivamente muestra es una prevención frente al proyecto. En segundo lugar, frente a lo que plantea Corporinoquia y si es eso, sí es una prevención, yo le quiero plantear al Director Encargado de Corporinoquia entre otras cosas, si es que tiene una prevención con este proyecto, pues se declare impedido, o la ANI si aquí operan las recusaciones, porque realmente lo que yo veo acá en las respuestas que nos envía Corporinoquia, yo quisiera invitar a mis compañeros a que las leyeran y ustedes quedan inicialmente con una serie de contradicciones, que a veces dice sí y a veces dice no. En tema de competencia dice Corporinoquia que no requiere licencia, pero los impactos sí, claro, en eso tiene toda la razón y por eso leímos acá o mencionamos mejor, más de nueve resoluciones expedidas por Corporinoquia frente a temas como cauces, permisos de vertimiento, bueno todo lo correspondiente para la mitigación del impacto ambiental.

Corresponde a la Corporación, dijo el Gerente Encargado aquí o el Director perdón de Corporinoquia decidir, pero también dijo el Director acá, pero el promotor del proyecto debe promoverlo y la ANI aprobarlo. Entonces al fin qué, ¿Sí o no? Es que son las dudas que nos deja el Director de la Corporación, y si es sobre el actual trazado como dijo hoy el Director de Corporinoquia que se pronuncie, y si va a decir que no pues bueno, no seremos nosotros porque no somos parte, pero será el concesionario, será la ANI, el Ministerio el que pueda interpretar o interponer los respectivos recursos, pero en caso de que el trazado actual por el impacto que pueda generar ambiental, definitivamente diga que no, se diga que no, hay alternativas. Por la parte de abajo hay una vía también existente que de pronto también puede ser, pero aquí lo que estamos invitando es a que se tomen decisiones, porque es que no puede una obra estar paralizada más de tres años y hoy pues nos vamos con las dudas de que esto no va a tener ningún avance después de escuchar a la Corporación. Entonces, que se pronuncien, que busquemos alternativas, que seamos propositivos, sino es por ahí será por otro lado.

Menciona el Director de Corporinoquia como elementos, que se va a ampliar la calzada y que se van intervenir, bueno pues yo creo que en un mantenimiento bueno no soy el técnico y el experto, pero la verdad es que la vía es existente y vuelvo a decirlo Director, no solamente la vía aquí hay temas, toda la actividad agropecuaria se viene desarrollando desde siglos yo diría, la vía aquí hay vivienda, es decir, todo es preexistente. Nos trae aquí por supuesto unos estudios de la Javeriana, donde plantea un realineamiento de la vía, pero pronúnciese, yo creo que aquí lo fundamental es si definitivamente por el trazado que se contrató en el año 2014, si no es por ahí, pronúnciese y busquen alternativas, reitero, porque hay opciones también por unas vías existentes por otro lado, para que el proyecto se pueda ejecutar. Nos dice el Director, que el concesionario sí le envío la documentación, sin embargo, en las respuestas que le da al cuestionario de este debate, informa que no. Nos informa hoy una problemática, pero más que informarnos resuélvala y resuélvala en derecho. A mi inicialmente me ha resultado en contrasentido, porque dice que no tiene ningún trámite, que no ha participado, sin embargo, yo le he visto participando como el mismo lo reconoció, en varias Mesas de Trabajo.

En ese orden de ideas Presidente y ya para culminar, reiterando la gratitud de la Comisión, la gratitud suya y de la Mesa Directiva de habernos agendado este debate, quisiera primero que ojalá pues ya no en este debate. Porque ya queda cerrado, pero sí que el Ministerio de Ambiente, nos pueda decir si puede enviar o si puede expedir o no esa circular que expide Corporinoquia. E invitar aquí a Corporinoquia, invitar a la CAR, invitar a la ANI, invitar y agradecer el acompañamiento de la Contraloría, de la Procuraduría, en este momento estamos solicitando para que si no es, si es el trazado actual que sea, si no se pueden hacer las obras de mitigación, pues que se busque otra alternativa, pero que se resuelva y no haya un detrimento patrimonial de casi 2 billones de pesos, porque hoy nos quedamos de una manera lamentable en la conclusión de este debate, sin ningún avance a pesar de la buena voluntad del Ministerio de Transporte, de la ANI, de las Mesas de Trabajo, de la advertencia que ha hecho la Contraloría y de las advertencias y las investigaciones que tiene por este proyecto la Procuraduría General de la Nación.

Pero sí invitar a la ANI, que lo queremos ver en una actitud diferente y no displicente y prevenida con un proyecto que lo necesita el país, que lo necesita la región del oriente del Departamento de Cundinamarca, que lo necesita Bogotá, que lo necesita los Llanos Orientales. En esos términos Presidente, pues yo dejo planteadas estas conclusiones, invitando tanto a las Corporaciones como al Gobierno Nacional, a que puedan agilizar a través de una Mesa de Trabajo las decisiones. Aquí no estamos pidiendo que se afecte la parte ambiental y que las partes ambientales que se afecten, tengan sus programas y sus planes de mitigación, pero también que no se puede parar el desarrollo de la región y del país. Gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Muchas gracias Representante Buenaventura a usted por su debate, por sus conclusiones, están claras para la Audiencia y para nosotros también como Representantes. Por último, vamos a darle la palabra al Representante Navas, que está pidiendo una intervención, Representante por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero**.**

Muchas gracias Presidente, me queda una inquietud y no me voy a callado, el doctor Buenaventura ha pedido explicaciones de algo que es extraño. Nosotros no tenemos por qué poner a la CAR como vocera de los peajes, yo no entiendo, este es el país que más peajes tiene en América, es decir, parece que el Estado ya obligó, perdiendo su obligación perdón, de construir vías con fondos estatales, me extraña doctor Buenaventura realmente que usted haya atinado en eso, es que no me había dado cuenta de eso, el Director de la CAR no tiene ese oficio de organizarnos más peajes, ¿Por qué? ¿Cuál es la razón? Y si a usted le despertó sospecha doctor Buenaventura a mí también, a mí también porque de agente oficioso yo salga a montarle un negocio a alguien a costa de una vía pública no está claro, gústele al que le guste, pero usted dio en el sitio que a mí me preocupó, ¿Por qué este señor en vez de buscar soluciones busca problemas y se inventa los peajes? Que ya sabemos que los peajes en Colombia son un vulgar negocio de unos monopolios que están enriqueciéndose a costa de las necesidades diarias del país, es que solo a él se le ocurre. Entonces, esa duda me queda y yo sí quiero que en una u otra forma me la aclaren, ¿Por qué tiene interés ese señor en el peaje, si ese no es su oficio? Gracias doctor Buenaventura, por esta oportunidad

PRESIDENTE**:** Gracias Representante Navas por su intervención. Si no hay más intervinientes, si no hay ningún funcionario invitado que quiera hacer alguna aclaración, pregunto, pues simplemente. Adelante Director.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor José Armando Suarez Sandoval, Director (E) de la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia – Corporinoquia**.**

Gracias. Miren, yo no quiero nutrir más el debate, sino que se contextualice y se precise bien y más con ocasión a la inquietud que presenta el Honorable Representante Navas Talero. Yo en ningún momento estoy proponiendo un nuevo peaje, ni estoy haciendo ningún tipo de observación, sino sencillamente lo mencioné, diciendo que el trámite queda pendiente en la Corporación, solo resta uno y precisaba ese, es un concepto con ocasión a la localización de un peaje y viene en mención porque la infraestructura del peaje se superpone, entra a los límites del Páramo de Cruz Verde. Sencillamente es el único trámite, ni siquiera hemos dicho que tenga favorabilidad o desfavorabilidad, no nos hemos pronunciado al respecto, estamos verificando los contenidos, lo traje con mención y alusión, por decir que es el único trámite que a hoy reposa en la Corporación. Nada diferente a eso fue lo que en su momento precisé.

## PRESIDENTE: Gracias Director, muchas gracias. Entiendo entonces, que no existen más peticiones de la palabra. Representante Lorduy por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. César Augusto Lorduy Maldonado**.**

Presidente y con todo respeto, pero también con todo carácter, yo sí creo que en Corporinoquia si existe un trámite pendiente que ha sido el centro de este debate Director, y se lo digo con todo cariño, y es que el trámite más importante es que usted diga si efectivamente con la cantidad de permisos, autorizaciones y todas esas intervenciones que usted menciona, una gran cantidad de estudios, pues le diga a la ciudadanía si esa vía se puede rehabilitar o no se puede rehabilitar y si se puede acondicionar o no se puede acondicionar, y si no cerremos este capítulo y busquemos alternativas. Pero la ciudadanía no puede seguir esperando si se tramitan quince mil o veinte mil permisos, ese es el tramite más importante, y yo creo que ese es el debate central de lo que nos ha ocupado el día de hoy, que le diga a la ciudadanía de Cundinamarca y de todos los municipios, que usted ha mencionado, si esa vía va o no va, si esa vía que existe como dice el doctor Carlos Germán Navas Talero, que la conoce y la ha recorrido, pues sencillamente no es posible ampliarla, ni intervenirla, ni hacerle absolutamente nada. Que se le diga al país con claridad, que se le diga a la ANI, para que la ANI busque alternativas, ese es el trámite más importante que usted tiene, me perdona señor Director, se lo agradezco. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE**:** Gracias Representante Lorduy. No veo más solicitudes de Representantes, ni de invitados que quieran hacer uso de la palabra, entonces, con lo anterior damos por finalizado el debate, dándole las gracias a todos sus participantes, a los asistentes del Gobierno Nacional, al Representante Buenaventura León quién ha traído este tema tan importante a la Comisión Primera de la Cámara de Representantes. Con esto creo que se da por levanta la sesión señora Secretaria o seguimos al siguiente punto del Orden del Día perdón que tenemos algo más.

## SECRETARIA: Sí señor Presidente. Tercero anuncio de Proyectos. Anuncio por instrucciones suyas los proyectos que se discutirán y votarán en la próxima sesión en la Comisión.

* **Proyecto de Ley No. 301 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se expide el Régimen de la Propiedad Horizontal en Colombia y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley No. 411 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se dictan medidas para la prevención y sanción de los abusos en la actividad de policía”.
* **Proyecto de Ley No. 207 de 2020 Cámara** “Por medio del cual se crea la categoría especial de campesino o campesina, se expiden normas para su protección, con enfoque diferencial y se dictan otras disposiciones”
* **Proyecto de Ley No. 191 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se crea el Régimen Especial de Visitas entre abuelos y nietos”.
* **Proyecto de Ley No. 039 de 2020 Cámara** “Por medio del cual se adiciona un parágrafo al artículo 91 de la Ley 1708 de 2014 y se regula la transferencia a título gratuito de los bienes con extinción de dominio ubicados en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali”.
* **Proyecto de Ley No. 509 de 2021 Cámara – No. 125 de 2019 Senado** “Por medio del cual se modifica el Decreto Ley 1222 de 1986, el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 1551 de 2012 y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley Orgánica No. 192 de 2020 Cámara** “Por la cual se modifica y adiciona la Ley 5a de 1992, se crea la Comisión Legal para la Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia del Congreso de la República de Colombia y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley No. 069 de 2020 Cámara** “Por la cual se modifican los Artículos 117 y 140, en su Numeral 2º del Código Civil”.
* **Proyecto de Ley No. 060 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se modifica el artículo 386 del Código General del Proceso”.
* **Proyecto de Ley No. 107 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se modifica la Ley 1098 de 2006 - Código de Infancia y Adolescencia”.
* **Proyecto de Ley No. 129 de 2020 Cámara** “Por medio del cual se reglamenta la aspersión de sustancias tóxicas o probablemente tóxicas en el marco de la lucha contra los cultivos de uso ilícito”.
* **Proyecto de Ley No. 168 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se tipifica el delito de violencia sexual cibernética y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley No. 475 de 2020 Cámara – No. 157 de 2020 Senado** “Por medio del cual se modifica el Código Penal Colombiano Ley 599 de 2000, adicionando una circunstancia de agravación punitiva al delito de trata de personas consagrado en el Artículo 188-B, se modifica su parágrafo y se adiciona un segundo parágrafo al citado Artículo”.
* **Proyecto de Ley No. 483 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se crea el tipo penal de acoso sexual en espacio público y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto No. 479 de 2020 Cámara - 119 de 2020 Senado.** “Por medio del cual se modifican algunas disposiciones relacionadas con el reconocimiento de los hijos extramatrimoniales y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley Estatutaria No. 304 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se garantiza el derecho fundamental a la doble conformidad y se dictan otras disposiciones”
* **Proyecto de Ley No. 243 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se establecen lineamientos especiales para la adquisición de predios para las entidades territoriales por prescripción adquisitiva y se dictan otras disposiciones”.
* **Proyecto de Ley No. 103 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las Personerías en Colombia”.

Señor Presidente han sido anunciados, los Proyectos que se discutirán y votarán en la próxima sesión de la Comisión.

PRESIDENTE**:** Los habíamos anunciado de todas maneras en la sesión pasada, para las sesiones donde se volvieran a discutir Proyectos de Ley, sin embargo, no sobra el anuncio que hacemos en este momento y con ello pues damos por terminada, por finalizada la sesión, estamos citados como todos lo saben para mañana a las 9.30 de la mañana. Muchas gracias a todos.

SECRETARIA**:** Así se hará señor Presidente, se ha terminado la sesión siendo las 5:42 de la tarde.

Anexos**:** Doscientos diez (210) Folios

**Alfredo Rafael Deluque Zuleta** **Julián Peinado Ramírez**

 Presidente Vicepresidente

**Dora Sonia Cortés Castillo**

Subsecretaria

Proyectó: María Ricardo – Paola Santos

Revisó: Dora Sonia Cortés Castillo