



TABLA DE CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| ACTA NO. 41 | 5 |
| (Miércoles, 20 de Marzo de 2024)..... | 5 |
| PRESIDENTE | 5 |
| SECRETARIA | 5 |
| PRESIDENTE | 6 |
| SECRETARIA | 6 |
| ORDEN DEL DÍA | 7 |
| PRESIDENTE | 11 |
| SECRETARIA | 11 |
| PRESIDENTE | 11 |
| SECRETARIA | 11 |
| PRESIDENTE | 12 |
| SECRETARIA | 12 |
| Excusa | 12 |
| PRESIDENTE | 13 |
| SECRETARIA | 13 |
| PRESIDENTE | 13 |
| PRESIDENTE | 13 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Hernán Sánchez León..... | 14 |
| PRESIDENTE | 16 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León..... | 16 |
| PRESIDENTE | 17 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León..... | 17 |
| PRESIDENTE | 19 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León..... | 19 |
| PRESIDENTE | 21 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León..... | 21 |
| PRESIDENTE | 24 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca | 24 |
| PRESIDENTE | 25 |
| Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca | 25 |
| PRESIDENTE | 25 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. James Hermenegildo Mosquera Torres | 25 |
| PRESIDENTE | 26 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. James Hermenegildo Mosquera Torres | 26 |
| PRESIDENTE | 26 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano | 26 |

| | |
|--|-----------|
| PRESIDENTE | 27 |
| Continúa con el uso de la palabra la H.R. Piedad Correal Rubiano..... | 27 |
| PRESIDENTE | 27 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa | 27 |
| PRESIDENTE | 28 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Gersel Luis Pérez Altamiranda..... | 28 |
| PRESIDENTE | 29 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Gersel Luis Pérez Altamiranda..... | 29 |
| PRESIDENTE | 29 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo..... | 29 |
| PRESIDENTE | 30 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo | 31 |
| PRESIDENTE | 31 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo | 31 |
| PRESIDENTE | 31 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Alirio Uribe Muñoz..... | 31 |
| PRESIDENTE | 32 |
| Continúa con el uso de la palabra el H.R. Alirio Uribe Muñoz..... | 32 |
| PRESIDENTE | 32 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Darío Cadavid Márquez..... | 32 |
| PRESIDENTE | 33 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León..... | 34 |
| PRESIDENTE | 34 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Carlos Casas Alvarado, Alcalde del Municipio de Facatativá-Cundinamarca..... | 34 |
| PRESIDENTE | 35 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Carlos Casas Alvarado, Alcalde del Municipio de Facatativá-Cundinamarca | 35 |
| PRESIDENTE | 35 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Alberto Chávez Moya, Alcalde del Municipio de Madrid-Cundinamarca..... | 35 |
| PRESIDENTE | 36 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Alberto Chávez Moya, Alcalde del Municipio de Madrid Cundinamarca | 36 |
| PRESIDENTE | 37 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Gabriel Hernán González Rojas, Alcalde del Municipio de Bojacá-Cundinamarca | 37 |

| | |
|--|-----------|
| PRESIDENTE | 38 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Gabriel Hernán González Rojas, Alcalde del Municipio de Bojacá-Cundinamarca..... | 38 |
| PRESIDENTE | 38 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Fernanda Valdés Valencia, Viceministra Técnica de Hacienda y Crédito Público | 38 |
| PRESIDENTE | 39 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Eduardo Enríquez Caicedo, Viceministro de Transporte | 39 |
| PRESIDENTE | 41 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI | 41 |
| PRESIDENTE | 44 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI | 44 |
| PRESIDENTE | 44 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI | 44 |
| PRESIDENTE | 46 |
| Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI | 46 |
| PRESIDENTE | 47 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León..... | 47 |
| PRESIDENTE | 47 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI | 47 |
| PRESIDENTE | 48 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan José Oyuela, Soler, Director Operativo del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS | 48 |
| PRESIDENTE | 49 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León..... | 50 |
| PRESIDENTE | 50 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra a la Ingeniera Mercy Johana Ospina Cuartas, Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca..... | 50 |
| PRESIDENTE | 51 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Yesenia Herreño Bernal, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca | 51 |
| PRESIDENTE | 52 |
| Continúa con el uso de la palabra la doctora Yesenia Herreño Bernal, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca... .. | 52 |
| PRESIDENTE | 53 |



| | |
|--|-----------|
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León..... | 53 |
| PRESIDENTE | 56 |
| La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas | 56 |
| PRESIDENTE | 57 |
| SECRETARIA | 57 |
| PRESIDENTE | 58 |
| SECRETARIA | 58 |



COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA No. 41 (Miércoles, 20 de Marzo de 2024) LEGISLATURA 2023 – 2024

En Bogotá, D.C., el día miércoles 20 de marzo de 2024, siendo las 9:44 de la mañana, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones “**Roberto Camacho Weverberg**”, previa citación Presidida la sesión por el Honorable Presidente Oscar Hernán Sánchez León.

La señora Secretaria de la Comisión Primera Constitucional Permanente, doctora Amparo Yaneth Calderón Perdomo, procede con el llamado a lista y verificación del Quórum como primer punto del Orden del Día.

PRESIDENTE: Con los buenos días a todas y a todos. Señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

SECRETARIA: Si señor Presidente. Siendo las 9:44 de la mañana, procedo con el llamado a lista.

Contestaron a lista los Honorables Representantes:

ALBÁN URBANO LUIS ALBERTO
ARBELÁEZ GIRALDO ADRIANA CAROLINA
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO
CADAVID MÁRQUEZ HERNÁN DARÍO
CAMPO HURTADO OSCAR RODRIGO
CASTILLO ADVÍNCULA ORLANDO
CORREAL RUBIANO PIEDAD
CORTÉS DUEÑAS JUAN MANUEL
COTES MARTÍNEZ KARYME ADRANA
DÍAZ MATEUS LUIS EDUARDO
GÓMEZ GONZÁLEZ JUAN SEBASTIÁN
ISAZA BUENAVENTURA DELCY ESPERANZA
JUVINAO CLAVIJO CATHERINE
LANDÍNEZ SUÁREZ HERÁCLITO
MOSQUERA TORRES JAMES HERMENEGILDO
PÉREZ ALTAMIRANDA GERSEL LUIS
QUINTERO OVALLE CARLOS FELIPE
SÁNCHEZ LEÓN OSCAR HERNÁN



SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID
SUÁREZ VACCA PEDRO JOSÉ
URIBE MUÑOZ ALIRIO

Con Excusa los Honorables Representantes:

GARCÍA SOTO ANA PAOLA
OCAMPO GIRALDO JORGE ALEJANDRO
POLO POLO MIGUEL ABRAHAM
WILLS OSPINA JUAN CARLOS

Señor Presidente, la Secretaría le informa que se ha registrado Quórum Decisorio, así que usted podrá ordenar la lectura del Orden del Día y abrir la sesión.

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

BECERRA YÁÑEZ GABRIEL
CAICEDO ROSERO RUTH AMELIA
CASTILLO TORRES MARELEN
JIMÉNEZ VARGAS ANDRÉS FELIPE
LOZADA VARGAS JUAN CARLOS
MÉNDEZ HERNÁNDEZ JORGE
OSORIO MARÍN SANTIAGO
PEÑUELA CALVACHE JUAN DANIEL
QUINTERO AMAYA DIÓGENES
RACERO MAYORCA DAVID RICARDO
RUEDA CABALLERO ÁLVARO LEONEL
SÁNCHEZ ARANGO DUVALIER
SARMIENTO HIDALGO EDUARD GIOVANNY
TAMAYO MARULANDA JORGE ELIÉCER
TRIANA QUINTERO JULIO CÉSAR
USCÁTEGUI PASTRANA JOSÉ JAIME

PRESIDENTE: Se abre la Sesión, léase el Orden del Día.

SECRETARIA: Sí señor Presidente:

**HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL
SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2023 – 2024**

SALON DE SESIONES DE LA COMISION PRIMERA



“ROBERTO CAMACHO WEVERBERG”

ORDEN DEL DÍA

**Miércoles veinte (20) de marzo de 2024
09:00 A.M.**

I

Llamado a lista y verificación del Quórum

II

Citación e invitación a funcionarios
[\(Ver proposición, cuestionario y respuestas\)](#)

Citados:

Ministro de Transporte, Dr. William Camargo Triana
Ministro de Hacienda y Crédito Público, Dr. Ricardo Bonilla González
Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, Dr. Francisco Ospina Ramírez
Directora General (E) del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, Dra. María Constanza García Alicastro
Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, Dr. Alfred Ignacio Ballesteros
Director General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, Dr. Orlando Molano Pérez

Invitados:

Contralor General de la República, Dr. Carlos Mario Zuluaga Pardo
Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, Dra. Yesenia Herreño Bernal
Gerente del Concesiones CCFC S.A.S, Dra. María Margarita Botero de Duque
Gobernador de Cundinamarca, Dr. Jorge Emilio Rey Ángel
Alcalde Municipio de Facatativá, Dr. Luis Carlos Casas Alvarado
Alcalde Municipio de Mosquera, Dr. Nelson Hernán Parra Laguna
Alcaldesa Municipio de Funza, Dra. Jeimmy Villamil
Alcalde Municipio de Madrid, Dr. Carlos Alberto Chávez Moya
Alcalde Municipio de Bojacá, Dr. Gabriel Hernán González Rojas
Alcalde Municipio de Zipacón, Dr. Eduard Hernán Correa Sarmiento
Alcalde Municipio de Alban, Dr. Germán Espitia Cruz
Alcaldesa Municipio de San Juan de Rioseco, Dra. Erika González Rubio

Alcalde Municipio de Guayabal de Siquima, Dr. Sergio Paul Vera
Alcaldesa Municipio de Sasaima, Dra. Luz Patricia Camelo Urrego
Alcalde Municipio de Villeta, Dr. Yosimar Reyes Acevedo

Tema: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial en nuestro país y problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón) – Facatativá Los Alpes a la altura de Cartagenita – Facatativá y los problemas en las obras del Proyecto de CONCESIÓN CCFC BOGOTA – FONTIBÓN – FACATATIVA – LOS ALPES.

Proposición No. 28, aprobada en esta Célula Legislativa y suscrita por el Honorable Representante Oscar Hernán Sánchez León y Juan Carlos Wills.

III

Discusión y votación de Proyectos en Primer Debate

1. Proyecto de Ley Estatutaria No. 184 de 2023 Cámara “Por medio de la cual se modifica la Ley 1909 de 2018 y se dictan otras disposiciones”

Autores: HHRR. Karyme Adrana Cotes Martínez, Olga Beatriz González Correa, Flora Perdomo Andrade, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Mónica Karina Bocanegra Pantoja.

Ponente: H.R. Karyme Adrana Cotes Martínez

Proyecto publicado, Gaceta: 1260/2023

Ponencia primer debate. Gaceta 1443/2023

2. Proyecto de Ley Estatutaria No. 212 de 2023 Cámara “Por medio de la cual se crea el sistema general para la atención integral y protección a personas con trastorno del neurodesarrollo y en condiciones similares y se dictan otras disposiciones”,

Autores: HHRR. Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Jaime Rodríguez Contreras, John Edgar Pérez Rojas, Lina María Garrido Martín, Betsy Judith Pérez Arango, Hernando González, Javier Alexander Sánchez Reyes, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Óscar Darío Pérez Pineda, Julio César Triana Quintero, Andrés Eduardo Forero Molina, Álvaro Leonel Rueda Caballero, José Jaime Uscátegui Pastrana, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda.

Ponente: H.R. Adriana Carolina Arbeláez Giraldo

Proyecto publicado, Gaceta: 1295/2023

Ponencia Primer debate, Gaceta: 1518/2023

3. Proyecto de Ley Estatutaria No. 200 de 2023 Cámara “Por la cual se define y regula la inteligencia artificial, se ajusta a estándares de derechos humanos, se establecen límites frente a su desarrollo, uso e implementación y se dictan otras disposiciones”

Autores: HHRR. Karyme Adrana Cotes Martínez, Alirio Uribe Muñoz, María Eugenia Lopera Monsalve, Sandra Bibiana Aristizábal Saleg, Carmen Felisa Ramírez Boscán, Juan Carlos Lozada Vargas, Gilma Diaz Arias, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Flora Perdomo Andrade, Silvio José Carrasquilla Torres, Jezmilizeth Barraza Arraut, Dolcey Oscar Torres Romero, Piedad Correal Rubiano, Álvaro Leonel Rueda Caballero, Jhoany Carlos Alberto Palacios Mosquera, Hugo Alfonso Archila Suarez, Etna Tramara Argote Calderón, Eduard Giovanni Sarmiento Hidalgo, Pedro José Suarez Vacca, Gabriel Becerra Yáñez, David Alejandro Toro Ramírez, Jorge Hernán Bastidas Rosero,

Ponentes: HH.RR. Karyme Adrana Cotes Martínez -C-, Alirio Uribe Muñoz -C-, Miguel Abraham Polo Polo, Jorge Méndez Hernández, Ruth Amelia Caicedo Rosero, Astrid Sánchez Montes de Oca, Catherine Juvinao Clavijo, Orlando Castillo Advíncula, Luis Alberto Albán Urbano y Marelen Castillo Torres.

Proyecto publicado, Gaceta: 1260/2023

Ponencia primer debate, Gaceta. 1575/2023

Adhesión a la ponencia primer debate, H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

4. Proyecto de Ley Estatutaria No. 053 de 2023 Cámara “Por medio de la cual se regula el derecho a la participación de la ciudadanía afectada y potencialmente afectada por el desarrollo de proyectos de exploración y explotación de recursos naturales no renovables, se crean mecanismos de participación para deliberar y decidir sobre la ejecución y desarrollo de esos proyectos y se dictan otras disposiciones”,

Autores: HHRR. Juan Carlos Lozada Vargas, Santiago Osorio Marín, Andrés David Calle Aguas, Leyla Marleny Rincón Trujillo, Cristian Danilo Avendaño Fino, Carolina Giraldo Botero, Karen Juliana López Salazar, Jorge Andrés Cancimance López, Duvalier Sánchez Arango, Luis Carlos Ochoa Tobón, Pedro José Suárez Vacca, Martha Lisbeth Alfonso Jurado, Gabriel Ernesto Parrado Durán, Germán José Gómez López, Agmeth José Escaf Tijerino, Daniel Carvalho Mejía, Wilder Iberson Escobar Ortiz, Alejandro García Ríos, Alirio Uribe Muñoz, James Hermenegildo Mosquera Torres, Olga Beatriz González Correa, Elizabeth Jay- Pang Díaz, Leonor María Palencia Vega, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Ermes Evelio Pete Vivas, Alfredo Mondragón Garzón, Gloria Liliana Rodríguez Valencia, Etna Tamara Argote Calderón, Gabriel Becerra Yáñez, Jorge Hernán Bastidas Rosero, David Ricardo Racero Mayorca, Los Honorables Senadores Iván Cepeda Castro, Imelda Daza Cotes, Robert Daza Guevara, Yuly Esmeralda Hernández Silva, Aida Yolanda Avella Esquivel, Carlos Alberto Benavides Mora, Edwing Fabián Díaz Plata, Pablo Catatumbo Torres Victoria, Inti Raúl Asprilla Reyes, Wilson Arias Castillo, María José Pizarro Rodríguez, Olmar De Jesús Restrepo Correa, Jael Quiroga Carrillo, Martha Isabel Peralta Epieyu, Julio César Estrada Cordero Ponentes: HH.RR. Santiago Osorio Marín -C-, Juan Carlos Lozada Vargas -C-, Heráclito Landinez Suárez, Miguel Abraham Polo Polo, Jorge Méndez Hernández, Juan Carlos Wills Ospina, Marelen Castillo Torres, Luis Alberto Albán Urbano y Orlando Castillo Advíncula.

Proyecto publicado, Gaceta: 1034/2023

Ponencia primer debate, Gaceta: 1693/2023

Ponencia primer debate negativa Gaceta: 1733/2023 HH.RR. Miguel Polo Polo y Marelen Castillo Torres.

5. Proyecto de Ley Estatutaria No. 236 de 2023 Cámara “Por la cual se reforma la Ley 1621 de 2013 y se dictan otras disposiciones para reforzar la protección a los derechos humanos y fortalecer el marco jurídico que permita a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia y cumplir con su misión constitucional y legal”

Autores: HHRR. Alirio Uribe Muñoz, Carmen Felisa Ramírez Boscán, Carolina Giraldo Botero, David Alejandro Toro Ramírez, Alfredo Mondragón Garzón, José Alberto Tejada Echeverry, Gabriel Becerra Yáñez, Martha Lisbeth Alfonso Jurado, Gloria Elena Arizabaleta Corral, Pedro José Suárez Vacca, María Del Mar Pizarro García, María Fernanda Carrascal Rojas, Agmeth José Escaf Tijerino, Jorge Hernán Bastidas Rosero, Gabriel Ernesto Parrado Durán, Mary Anne Andrea Perdomo, Dorina Hernández Palomino, Luis Alberto Albán Urbano, Los Honorables Senadores Jael Quiroga Carrillo, Gloria Inés Flórez Schneider, Sandra Yaneth Jaimes Cruz, María José Pizarro Rodríguez, Alexander López Maya, Clara Eugenia López Obregón, Robert Daza Guevara, Martha Isabel Peralta Epiyeu,

Ponentes: HH.RR. José Jaime Uscátegui Pastrana - C-, Alirio Uribe Muñoz - C-, Julio César Triana Quintero, Juan Carlos Wills Ospina, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Álvaro Leonel Rueda caballero, Duvalier Sánchez Arango, Diógenes Quintero Amaya, Marelen Castillo Torres y Luis Alberto Albán Urbano.

Proyecto publicado, Gaceta: 1345/2023

Ponencia primer debate, Gaceta: 1695/2023

Ponencia primer debate negativa, Gaceta.1733/2023 C HH.RR. José Uscátegui - C-, Julio Cesar Triana, Juan Carlos Wills, Marelen Castillo.

IV

Anuncio de Proyectos

(Artículo 160, Constitución Política)

V

Lo que propongan los Honorables Representantes

El Presidente,
Óscar Hernán Sánchez León

El Vicepresidente,
Óscar Rodrigo Campo Hurtado

La Secretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo

Presidente, ha sido leído el Orden del Día, existe Quórum Decisorio, así que usted podrá poner en consideración y votación el mismo.

La Subsecretaria,

Dora Sonia Cortés Castillo

PRESIDENTE: En consideración el Orden del Día leído por Secretaría, sigue en consideración, anuncio que se va a cerrar. ¿Se aprueba?

SECRETARIA: Sí se aprueba Presidente, por unanimidad de los asistentes.

PRESIDENTE: Primer punto del Orden del Día.

SECRETARIA: Sí señor Presidente: El primer punto. Citación e invitación a funcionarios:

Citados:

Ministro de Transporte, Dr. William Camargo Triana

Ministro de Hacienda y Crédito Público, Dr. Ricardo Bonilla González

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, Dr. Francisco Ospina Ramírez

Directora General (E) del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, Dra. María Constanza García Alicastro

Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, Dr. Alfred Ignacio Ballesteros

Director General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, Dr. Orlando Molano Pérez

Invitados:

Contralor General de la República, Dr. Carlos Mario Zuluaga Pardo

Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, Dra. Yesenia Herreño Bernal

Gerente del Concesiones CCFC S.A.S, Dra. María Margarita Botero de Duque

Gobernador de Cundinamarca, Dr. Jorge Emilio Rey Ángel

Alcalde Municipio de Facatativá, Dr. Luis Carlos Casas Alvarado

Alcalde Municipio de Mosquera, Dr. Nelson Hernán Parra Laguna

Alcaldesa Municipio de Funza, Dra. Jeimmy Villamil

Alcalde Municipio de Madrid, Dr. Carlos Alberto Chávez Moya

Alcalde Municipio de Bojacá, Dr. Gabriel Hernán González Rojas

Alcalde Municipio de Zipacón, Dr. Eduard Hernán Correa Sarmiento

Alcalde Municipio de Alban, Dr. Germán Espitia Cruz

Alcaldesa Municipio de San Juan de Rioseco, Dra. Erika González Rubio

Alcalde Municipio de Guayabal de Siquima, Dr. Sergio Paul Vera

Alcaldesa Municipio de Sasaima, Dra. Luz Patricia Camelo Urrego
Alcalde Municipio de Villeta, Dr. Yosimar Reyes Acevedo

Tema: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial en nuestro país y problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá (Fontibón) – Facatativá Los Alpes a la altura de Cartagenita – Facatativá y los problemas en las obras del Proyecto de CONCESIÓN CCFC BOGOTA – FONTIBÓN – FACATATIVA – LOS ALPES.

Proposición No. 28, aprobada en esta Célula Legislativa y suscrita por el Honorable Representante Oscar Hernán Sánchez León y Juan Carlos Wills.

Ha sido leído el primer punto del Orden del Día señor Presidente.

PRESIDENTE: Informe señora Secretaria, quiénes están de los citados y quiénes están de los invitados.

SECRETARIA: Sí señor Presidente. Con relación a los citados: el señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo envió la siguiente comunicación: Excusa y designación Debate de Control Político.

Quiero dejar una Constancia antes de esto señor Presidente, la doctora Ruth Caicedo, ha enviado una comunicación a la Comisión Primera la cual quedará como Constancia en el Acta.

Excusa: Respetado Secretaria, debo excusarme por no asistir al Debate de Control Político referente a la Proposición 28, sobre la problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogotá – Facatativá - Los Alpes, a la altura de Cartagenita - Facatativá y los problemas en las obras del proyecto de concesión CCFC Bogotá Fontibón - Facatativá – Los Alpes, programado para el miércoles 20 marzo de 2024 a las 9:00 a.m., ya que estaré presente en el encuentro Gobierno con el Pueblo, el cual tiene lugar entre el 18 y el 22 de marzo. Reconozco la importancia de dicha citación y por tanto designo al Viceministro de Transporte, Carlos Eduardo Enríquez Caicedo y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Francisco Ospina, para que atiendan el mencionado debate en representación del sector. Cordialmente William Fernando Camargo Triana.

Aquí está el señor Viceministro desde muy temprano, el doctor Eduardo Enríquez. Igualmente señor Presidente, con relación al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, se ha excusado y ha delegado a la doctora María Fernanda Valdés Viceministra Técnica, ¿No sé si está la doctora María Fernanda Viceministra de Hacienda? Creo que no ha llegado. ¿El doctor Francisco Ospina Ramírez está? Sí señor sí está. La Directora General Encargada del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS María Constanza García, está delegado el doctor Juan José Oyuela Soler,

aquí está presente. Directora de la Corporación Autónoma Regional de la CAR, está la doctora Mercy Johanne Ospina Cuartas. Y el Director General del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU el doctor Orlando Molano Pérez, también está desde muy temprano. Eso con relación a los citados señor Presidente.

Con relación a los invitados, sé que están presentes aquí algunos Alcaldes: el Alcalde del municipio de Facatativá, de Madrid, de Bojacá y está también la Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca Yesenia Herreño Bernal y esos son los invitados que hasta ahora están aquí presentes señor Presidente, esa es la asistencia de los citados e invitados a este debate de Control Político.

PRESIDENTE: Del Ministerio de Hacienda ¿Existe delegado o excusa?

SECRETARIA: Señor Presidente, el informe que nos llegó a nosotros es que venía en su representación del señor Ministro, la doctora María Fernanda Valdés Viceministra Técnica, no sé si no ha llegado la señora Viceministra.

PRESIDENTE: Gracias señora Secretaria y por supuesto, le damos la bienvenida al doctor Carlos Eduardo Enríquez, Viceministro de Transporte, gracias señor Viceministro; al igual que le damos la bienvenida y al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, afortunadamente en propiedad, a una entidad tan importante del Estado; la doctora Mercy Johanne Ospina de la CAR - Corporación Autónoma Regional; al doctor Orlando Molano Pérez, Director del IDU, gracias por asistir a este llamado de la comunidad desde esta curul.

Al igual a los invitados, a la doctora Yesenia Herreño, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca; al doctor Luis Casas, Alcalde del municipio de Facatativá; al igual que al doctor Carlos Chávez, Alcalde del municipio de Madrid; al doctor Gabriel González, Alcalde del municipio de Bojacá, gracias por atender la invitación a este Debate.

Le pido el favor al Vicepresidente de la Comisión, de asumir la Presidencia de la Comisión transitoriamente, soy uno de los citantes al Debate.

Preside la sesión el H.R. Oscar Rodrigo Campo Hurtado.

PRESIDENTE: Bueno, iniciamos este Debate de Control Político, le damos la palabra al Representante del Partido Liberal por Cundinamarca Oscar Sánchez, ¿Tres minutos está bien? No mentiras, ya me había solicitado veinte minutos tiene Representante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Gracias señor Presidente por su generosidad. Nuevamente un agradecimiento y un saludo cordial, a las personas que representan las instituciones del Estado citadas hoy a este debate, por supuesto a los invitados, a los señores Alcaldes, a la comunidad de este corredor vial que nos acompañan, preocupados por la misma situación que vivimos los cundinamarqueses y los colombianos del occidente del país por más de veintinueve años. Yo antes de nuevamente alzar la voz desde esta curul, sobre la concesión CCFC Río Bogotá - Facatativá - Los Alpes, ahora sí entiendo Presidente que es muy difícil poder hacer el Debate con voces de segundo, gracias compañeros. Es una concesión que está próxima a liquidarse, a terminarse, una concesión que no lleva sino 29 años en este corredor de Sabana Occidente que muchos de ustedes lo han transitado o lo conocen.

Quiero recordarles y así lo hemos venido haciendo desde el año 2014, haciéndole seguimiento a la ejecución de esta concesión, con el único objetivo de que se cumplan las obras pactadas en la concesión al servicio no solamente de Sabana Occidente Cundinamarca, sino del occidente del país, por aquí por la Calle 13 ingresa el occidente del país a la capital. Desde esa fecha hemos venido trabajando revisando y haciéndole seguimiento a un contrato de concesión que es el 0937 del año 95, que tiene como objetivo por supuesto que la concesión creada para ese entonces, administrara y mejorara esta Ruta 50 denominada en el INVÍAS, en el Tramo 8, corredor importante reitero, para el ingreso no solamente de transporte público, sino de la carga pesada a la ciudad de Bogotá.

Y en ese proceso de construcción de esa concesión, del proceso licitatorio en el año 94, configurado en el año 95, se han generado de la fecha desde el año 95 a hoy, nueve contratos otrosí, nueve contratos se han contemplado a obras para realizar en dicho corredor. Pero también quiero manifestar, que hoy nos une un sentimiento no solamente de Sabana Occidente o de Facatativá, sino de nuestro departamento y del corredor reitero del occidente de Colombia, esta vía de importancia y movilidad, contempló desde el año 95 la construcción y el mantenimiento y operación de una Segunda Calzada a la altura de Madrid y de Facatativá, desde el año 95 como erradamente han hecho una lectura que más adelante lo demostraré instituciones del Estado, esta obra no es improvisada, esta obra que hoy solicitan los cundinamarqueses, los habitantes de sabana occidente, por supuesto mis paisanos facatativeños, es una necesidad.

Se consagraron dos fases para ejecutar esta concesión: en la fase 1 se contemplaron varias obras que a hoy están ejecutadas y lo reconocemos y hoy vienen prestando un servicio a este corredor, pero que después de más de trece años si la memoria no me traiciona, se vieron ejecutadas estas obras de la segunda fase, a 30 de diciembre del 2008 se ejecutaron estas obras en la concesión, obras

importantes dentro del corredor por supuesto y a la cual en su momento mediante cinco documentos otrosí se contemplaron para su respectiva ejecución. Posterior a ello, se organiza la ejecución de la fase 2, de la construcción de otras obras sobre el corredor, obras que se han venido ejecutando, pero que también la Agencia Nacional de Infraestructura en su respuesta, creo yo ojalá esté equivocado, por la transitoriedad de la cabeza visible de la ANI, no hay un concepto o no había un concepto claro de lo que se tenía que hacer dentro de la concesión y abiertamente nos contestan, ahorita hará un mes o menos, que la obra de Cartagenita no estaba contemplada en el contrato o en la concesión 0097 del 95. Y lo hemos reiterado en muchas desde esta curul, la necesidad de la obra y que está contemplada por supuesto en la concesión.

De igual forma, el seguimiento a estas ejecuciones por parte no solamente de esta curul, sino de Veedurías de la comunidad, que se ha venido organizando y haciéndole control desde el año 94 recuerdo muy bien, que en el 98 ejercía funciones como Personero del municipio de Bojacá y tenemos el conocimiento exacto de la construcción de esta concesión y de todos los inconvenientes que se pudieron dar, para concertar con las comunidades y el Estado en su momento, tanto así, que hasta cuatro años después de la firma de la concesión, se comienzan a reestructurar los plazos y a mirar las cifras financieras que va a tener esta concesión. Y por supuesto en el otrosí número 2, se adicionan otras obras que fueron ejecutadas en la fase 1 señor Director, pero a tan solo seis años de iniciada la concesión, hay un contrato modificatorio ¿Y en qué consiste la modificación? Por supuesto las etapas de construcción de una de las obras, pero lo más importante en la etapa de operación y le genera un periodo de tiempo de doscientos cincuenta y ocho meses para la finalización de dicha concesión, que en términos cronológicos estaría terminándose a tan solo siete días del año 2024 del mes de marzo, o sea 27 marzo del 2024 y las obras contempladas no se han terminado y más adelante lo demostraremos.

En el cuadro podemos ver el tiempo de ejecución de la construcción, operación y duración del contrato, que como anteriormente lo manifesté está a solo días de liquidarse esta concesión, corredor férreo que tuvo por ocho años el INVIAS, que fue un proceso de concertación con las comunidades, pero que también fue transferida hacia el año 2003 al INCO como operador de la concesión, por supuesto la concesión CCFC Río Bogotá - Facatativá - Los Alpes. Trece años después, el otrosí número 4 y el otrosí número 5 que adicionan obras a la altura del corredor de Madrid del municipio de Bojacá y por supuesto, el espacio público que se venía ejecutando, tan solo en diciembre del 2008 reitero, se termina la concesión o mejor la ejecución de la fase 1 de las obras consagradas allí y en el otrosí 6 se consagran las obras de la segunda fase, segunda fase que contempla también la construcción de la variante a la altura del barrio Cartagenita y el barrio Chicó en la ciudad de Facatativá, igual en el otrosí 7 se continúan las obras de la fase 2 al igual que en el otrosí 8. Diecisiete años después con el recaudo ya demostrado financieramente,

que en las obras de la fase 2 se han venido construyendo con los excedentes financieros del recaudo de peajes en este corredor.

Ese otrosí 9 en su primera parte genera una modificación, el 28 de septiembre del 2001, modificación que tiene que ver con el plazo de ejecución del corredor, en el 2001 los operadores determinaron, tanto Gobierno como concesión, que el plazo de dicha concesión debería ir doctor Ospina hasta 2031, para poder ejecutar las obras que estaban contempladas o están contempladas en el contrato inicial. No tanto así con sorpresa, dos meses después, o sea en el mes de febrero del 2015, el anterior fue el 17 de diciembre del 2014, en el 2015 mediante otra modificación a ese otrosí número 9, ya dice el Gobierno y la concesión y argumentan que el plazo debe volver al año 2024, ojo porque sí es posible alcanzar las obras con los recursos recaudados a la fecha. Cosa que después de diez años no hemos visto y ahí desde esa fecha, el Gobierno de turno y por supuesto la concesión que ha sido la misma, han venido argumentando la necesidad y no solamente la necesidad, sino la viabilidad técnica de la construcción de la obra.

Por supuesto desde esta misma curul, en el año 2019 en Debate de Control Político estuvo acá el Ministerio de Transporte, la ANI, por supuesto el INVIAS, haciéndole seguimiento periódico a la ejecución de las obras y quiero decirles que pasó en ese Control Político del año 2019, aquí la Ministra de Transporte la doctora Ángela Orozco Gómez, manifestó su compromiso en esta Comisión, no para esta curul, sino para todos los habitantes de Sabana Occidente y del occidente del país, trabajar para darle el debate fiscal, la obligación y la responsabilidad de buscar nuevas fuentes de financiación si era posible, yo quiero que si es viable, me coloquen el video de la época.

PRESIDENTE: Pongamos el video, cabina:

(VIDEO)

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Igual lo hizo en este escenario el Ministerio de Transporte, aquí comprometiéndose a que como lo acaban de escuchar, durante la vigencia de esta concesión que está pronto a terminar se logran hacer las obras, cuando habla la Ministra de la variante interna, se está refiriendo a la variante interna a la altura del corredor del barrio Cartagenita, el barrio Chicó de la ciudad de Facatativá, por ende a hoy, ese compromiso no lo ha cumplido el Gobierno, ni mucho menos de asignarle los recursos. Igual lo hizo el Vicepresidente doctor Ospina, de la Agencia Nacional de Infraestructura de la época, el doctor o el Ingeniero Luis Eduardo Gutiérrez, que conocía muy bien este corredor y ese día dando cumplimiento al otrosí 9, se mencionó y se argumentó la necesidad de crear otro otrosí y ahí nace el otrosí 10 de operación de dicho corredor.

Y quiero manifestarle claramente lo que dice el doctor Luis Eduardo Gutiérrez, si me permiten colocar el video.

PRESIDENTE: ¿Tenemos ya el video? Sí, adelante.

(VIDEO)

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Reitera dos cosas: Primero, que los recursos financieros están garantizados Segundo, que esa obra de la Variante de Cartagenita está estipulada desde el contrato inicial de la concesión. Pero desafortunadamente, ese compromiso del 12 de junio del 2019, lo cumple dos años y medio después, ese otrosí 10 se firma el 20 de diciembre del año 2021, donde se firmó y se contemplaron obras a ejecutar desde el inicio de esta concesión en el contrato 0937 del 95, claro en su Artículo 1°, en el Parágrafo 1° manifiesta: “construcción, mantenimiento y operación de una segunda calzada entre Madrid y Facatativá, Variante de Cartagenita”, así está contemplada desde el contrato inicial.

¿Pero cuál era objeto o cuál fue el objeto o cuál es el objeto de ese otrosí 10? realizar los estudios y diseños definitivos de la Variante Cartagenita y segunda calzada entre Cartagenita y la carrera primera a la altura del barrio Chicó del municipio de Facatativá, esos estudios, esos diseños señor Viceministro, se les estipuló un plazo de cinco meses para hacer los estudios, más tres meses para que la interventoría los avalara, cosa que sucedió en el mes de agosto del 2022. En el mes de agosto del 2022, se aprueba por parte de la interventoría y recibe los estudios con la viabilidad de poder hacer la obra, qué sorpresa, la concesión nos dice que a esa fecha había recibido un billón trescientos setenta y un mil millones de pesos, pero que desafortunadamente nos dice la ANI, no alcanzaba la plata para construir una obra que a la altura de esa fecha estaba a ciento seis mil millones de pesos, tan solo el 1.3% del recaudo, se necesitaba para la construcción de esta vía o se necesita.

Por eso doctor Ospina, desde el año 2023, desde febrero del 2023 la ANI dice: “Estamos estudiando la mejor alternativa, para poder darle una solución a esta problemática”, lo dice en el año 2023 en febrero, por eso decimos nosotros que a hoy, debe de haber una solución para poder terminar esta obra. Reitero creo yo, por la inestabilidad compañeros de la cabeza visible de la entidad, por eso vemos con muy buenos ojos y sobre todo de esperanza doctor Ospina, además de felicitarlo, que usted ya esté en propiedad al frente de esta entidad tan importante para la infraestructura del país, cuatro profesionales han pasado en solo año y medio por esta entidad y la ilusión creció cuándo nombraron al Ministro actual el doctor William Camargo como Director de la Agencia Nacional de Infraestructura ¿Qué dijimos los

cundinamarqueses? Es un hombre que sabe, que conoce la región, que trabajó en Bogotá y por ende tiene el reflejo de sabana y esa esperanza creció.

Pero después de nueve meses viene el encargo y el encargo y el encargo de los cargos de Dirección de este Estado, que con el mayor cariño y respeto ha sido la constante y en segundo lugar vienen dos profesionales más en encargo y por eso lo digo doctor Ospina, uno no necesita doctor Ospina de poder conocer en tan solo cinco o diez minutos que usted en el transcurso de la semana o al iniciar la semana nos regaló, sabemos que conoce del tema y que tan solo en diez o veinte días que lleva en el cargo, tiene más conocimiento de la concesión de los que duraron encargados de esa dignidad por mucho tiempo. Vuelve a revivir la esperanza de nosotros los cundinamarqueses, para que en cabeza suya como un profesional joven, como un profesional que conoce la realidad, nos ayude a darle solución a ese corredor vial, sabemos que así va a ser doctor Ospina, no que después de un año nos vuelvan a decir que se está estructurando a ver qué vamos a hacer con esa concesión, un año que pasó y no ha pasado nada, no han definido nada.

Yo sí creo señor Director que debemos de tomar alguna decisión desde el alto Gobierno en cabeza del Ministro, del doctor William Camargo, para poder generar un proceso de solución para la comunidad, pero aquí comienzan las incoherencias: en el año 2023 en marzo, un año, la concesión nos dice “Nosotros podemos ejecutar la obra, la vamos a ejecutar en veintiséis meses” o sea dos años dos meses para ejecutar la obra y la ANI nos contesta, que ellos proyectan oficio del 6 de febrero, ellos proyectan la ejecución de obra en cinco años, o sea veintinueve y cinco, treinta y cuatro años más esperando una obra que es de vital importancia para la movilidad de la región y para mejorarle la calidad de vida a los que vivimos en Facatativá. Normalmente doctor Ospina y compañeros, cuando salimos de Facatativá a llegar a nuestra sede en nuestra capital departamental como lo es el distrito, proyectábamos hora y hora y diez, hoy en día fácilmente pueden ser tres horas para que un funcionario o para que un ciudadano pueda ingresar a la capital de nuestro departamento, a la capital del país y tenemos que esperar cinco años más.

Por eso les preguntamos, o logramos y aquí le extiendo agradecimiento a la Bancada Parlamentaria del Departamento de Cundinamarca, cuando la ANI nos dice no hay la plata, solo hay excedentes de ochenta y dos mil millones de pesos y la obra vale ciento cinco mil, inmediatamente nos ponemos en contacto con el Director Nacional de Planeación del momento el doctor Jorge el anterior Director de Planeación Nacional del momento el doctor Jorge, el anterior Director de Planeación Nacional creo que Jorge González y nos escucha, una voz del Gobierno que nos escuchó y nos llevó doctora Catherine, nos llevó esta Proposición al Plan de Desarrollo doctor Uribe, nació otra vez la esperanza para nosotros, quedó incluida esa obra ¿Y con qué objetivo lo hacíamos? Que el Ministerio de Transporte le solicitara al Ministerio de Hacienda, la posibilidad de incluirla en el Plan Plurianual del Presupuesto, para poder ejecutar esos veinte mil o treinta mil millones que

hacían falta y ese fue el objetivo y desafortunadamente no hay un solo oficio en el Ministerio de Hacienda, donde el Ministerio de Transporte le indique que debe de terminar una obra de infraestructura, que la población a través de tarifa colocó el 80% y falta el 20% para terminarlo, Gobierno Nacional escúchenos y asigne los recursos.

Voy al Ministerio y el Ministerio me dice no hay una sola solicitud, sabemos que hoy puede pasar, ese fue el objetivo doctor Ospina, de que esta obra llegara al Plan de Desarrollo de nuestro país, pero vemos reitero nuevamente al sur un billón trescientos setenta y un mil millones de pesos, una obra de ciento cinco mil millones de pesos y hoy que se va a terminar veintinueve años después, venga población espérense cinco años más a ver si la podemos hacer. Yo creo que ahí vamos a encontrar eco en usted doctor Ospina, ojalá hubiera asistido el Ministro, no desmeritando por supuesto la labor del Viceministro doctor Enríquez, pero estoy casi que seguro de escuchar en las respuestas que esperamos la decisión del Gobierno en cabeza del Ministro.

Pero ahí volvemos a insistir ¿Y por qué lo hicimos? El 18 de enero de este año doctor Julio César, le solicitamos al Ministro de Transporte vía oficio, instale una Mesa de Concertación única y exclusivamente para trabajar la liquidación de la Concesión CCFC Río Bogotá - Facatativá - Los Alpes y desafortunadamente no hubo respuesta y con extrañeza vemos, que le trasladaron nuestro cuestionario del Ministerio, se lo trasladaron a la ANI, pues a la ANI nunca se le solicitó la Mesa, porque en la cabeza, el rector de la infraestructura de este país se llama Ministerio de Transporte.

Esperamos que no y esa solicitud también se hizo en la ciudad de mi amigo Eduard Sarmiento, Zipaquirá, cuando estuvo el Ministro, aquí hay unos Alcaldes que acompañaron ese día, en cabeza del Gobernador Jorge Rey, para que se hiciera esa Mesa de Trabajo y comenzáramos a darle alguna solución a este problema. Así podríamos durar muchísimo más tiempo, pero quiero enfatizar en las preguntas que nos dio la Agencia Nacional de Infraestructura y las preguntas que nos dio la concesión. Yo quiero que me proyecten esa diapositiva, permítame Presidente leer las preguntas.

PRESIDENTE: Claro que sí Representante Sánchez.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Una de las preguntas ¿Qué estrategias está implementando la ANI para supervisar y monitorear el avance de la obra a la altura del barrio Cartagenita y qué medidas correctivas se han tomado en caso de desviaciones respecto a los plazos y estándares establecidos en el contrato de concesión? La Agencia Nacional nos dice, “Estas obras de la variante no se ejecutarán dentro del presente contrato, dado que

las mismas no fueron contratadas por el concesionario”, puede que no hayan sido contratadas, cosa diferente a que están consagradas, son dos cosas totalmente diferentes, porque a la misma pregunta la concesión nos dice doctor Ospina, “Desde el inicio del proyecto, esto es desde el proceso licitatorio en el 94 que dio como resultado la concesión en el 95, se contempló dentro del alcance del proyecto de Bogotá - Fontibón - Facatativá - Los Alpes la ejecución de las obras de la Variante de Cartagenita” doctor Álvaro, que era la construcción, el mantenimiento y la operación de una segunda Calzada entre Madrid y Facatativá, Variante de Cartagenita, así fue incluida en el contrato inicial. No entendemos por qué la ANI en una respuesta con el mayor cariño y respeto ligera, nos dicen que no está contemplada, entiendo que no está contratada con la Concesión, pero que si está contemplada dentro del contrato inicial doctor Ospina. Y queremos pedirle el favor a la ANI, ¿Qué va a pasar con esos excedentes financieros? Que va a tener la liquidación.

Regáleme la segunda pregunta hágamen el favor y aquí hay una respuesta clara, ¿Cuáles son las principales acciones tomadas por la ANI frente a las problemáticas vividas por los pobladores respecto a la construcción de la doble calzada barrio Cartagenita - el Chicó – Facatativá? Nos dice la Agencia “El valor en pesos de los excedentes asciende a ochenta y dos mil millones de pesos”, válido, pero al 31 de diciembre del 22, eso es válido al 31 de diciembre del 22, no es válido a fecha, porque la misma concesión nos está diciendo que hoy existe en el patrimonio autónomo de la Concesión por encima compañeros de ciento veintisiete mil millones de pesos, eso es lo que hoy nos da respuesta la Concesión y no soy muy bueno para matemáticas, pero una se volvió de moda esa palabra no, en un análisis cercano alcanza la plata ¿Cierto?.

Me regala la otra diapositiva gracias, que esta respuesta es mejor ¿Cuál es el nivel de avance registrado a la fecha en la ejecución de la doble calzada a la altura del barrio Cartagenita y cómo se compara con las condiciones y los plazos inicialmente estipulados? Venga no hay derecho, dice la Agencia “La Agencia responde que el avance es 0” y tengo que decirle que eso es mentira, doctora Amparo totalmente mentiras, ¿Por qué? Porque ya hay estudio, porque ya se aprobaron los estudios técnicos y financieros, porque ya se compraron los lotes o los predios, porque ya se compraron o se tramitaron las licencias, o sea si se ha hecho, para que esté corredor esté con todos los compromisos anteriores al otrosí 10, pero aún más, nos dice la Concesión a esta respuesta y es clara al manifestar el 21 de agosto doctor Uribe, “El 21 de agosto del 22 esos estudios que nombramos anteriormente fueron entregados y aprobados por la interventoría para la ejecución de esta obra”.

Y es más, el 29 de septiembre del año 2022 la Concesión le dice a la Agencia ANI y le envía un otrosí en borrador y le dice hagamos la obra, tenemos ochenta y dos mil millones de pesos, la obra vale ciento cinco mil millones de pesos, pero también le dice: venga hagámosla por etapas y en muchas reuniones que sostuvimos con

líderes de la región, que han estado muy pendientes de esta ejecución del proyecto no de ayer, ni de hace cuatro años, por más de veinticinco o veintinueve años al frente de la ejecución de esta obra, les dice: hagamos un corredor como primera fase, le alcanzan los recursos y a medida que vaya el recaudo aumentando, podrían terminar la obra, caso omiso, estoy hablando de septiembre del 2022.

Aquí ya vieron la responsabilidad de este Gobierno y por eso quiero manifestarles, que esos recursos están, están garantizados, hoy los tenemos, necesitamos es una voluntad política, porque hoy la voluntad técnica y administrativa el Director la puede sustentar y creo que lo debemos hacer de la misma forma y es tan fácil, le preguntamos a la Concesión ¿Por qué no hizo la obra? Palabras de la concesión, no de este suscrito, “Es importante informar que en todo caso la decisión de la ANI de no prorrogar el contrato de concesión obedece a una decisión política” nosotros diríamos que es una decisión técnica-administrativa, o no sabemos porque el operador de pronto sea Corficolombiana, no queríamos pensar eso, porque no pueden estar los intereses de una comunidad por unos intereses particulares y egoístas al servicio de nuestra región.

Y quiero preguntarle, la construcción de esta vía doctor Ospina estoy completamente seguro que depende de usted, hoy no hay disculpa, la plata está, los estudios están. Segundo lugar, no quiero pensar, bueno esto lo hice antes de que se eligiera o se designará perdón su Director, hoy usted nos genera confianza y sabemos que nos va a hablar con la verdad para poder avanzar, yo creería que esto depende es de un proceso contractual y licitatorio, pero después de un año que toman la decisión de no hacer la vía, por qué no nos dice hoy ya está decidido que el operador es tal, más adelante tendremos la oportunidad de escuchar cómo está el proceso de invitación para este corredor vial.

PRESIDENTE: Le ruego terminar, señor citante.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Bueno aquí quiero recalcar y de verdad que lo quiero hacer con el mayor cariño, con el mayor respeto, pero también con la mayor vehemencia y así como éste hay muchos casos, 22 de agosto del 22 se posesiona el doctor William Camargo, como Presidente de la ANI, reitero las palabras anteriores, pero el 2 de mayo crece más la esperanza, lo nombran Ministro, dijimos ahí va a ser, ahí si como dijo ahí si va a ser y nada, pero desde ahí, desde el 2 del mayo del 23 hasta el 19 de febrero del 24, queda esa entidad en cabeza de encargados, con el respeto de los profesionales, pero las decisiones no es igual al que han encargado al que está en propiedad, no es igual. Y reitero, vemos con esperanza que por lo menos usted debe hablar con la verdad a esta población.

Otra pregunta que nos asalta señor Director, señor de INVIAS el 28 ustedes reciben el corredor según el cronograma que se tiene, me pregunto ¿Qué va a pasar con la tarifa diferencial? Donde más de ciento veinte mil diría yo tienen este beneficio y no solamente qué va a pasar con los que están hoy en día con el beneficio, si no cómo se va a tramitar el próximo o los próximos moradores de la sabana, de este corredor, esa pregunta la están esperando no nosotros, si no la mayoría de habitantes del corredor de Sabana Occidente. Tengo conocimiento que el señor Gobernador a través de ICCU le ofició al Ministerio el 21 de febrero, esperamos que está respuesta sea favorable, además nos unimos a esta solicitud. El Instituto de Infraestructura de Concesiones de Cundinamarca, le solicita formalmente al Gobierno, aquí no es una empresa privada, Corficolombiana ni nada de eso, aquí es de allá INVIAS, yo tengo un instituto departamental que conoce del tema, que además de conocerlo lo aprecia y lo siente como es el Departamento de Cundinamarca, denos el corredor, permítanos nosotros operarlo y nos comprometemos a hacer las obras.

Hablaba con el señor Gobernador ayer, si está esa obra y el departamento es necesario colocar unos recursos lo irá a hacer en forma proporcional, pero es una obra que se necesita y hay la voluntad del Gobierno Departamental en avanzarlo y nosotros desde esta curul apoyamos esa iniciativa, aquí de público a público, aquí no hay privado que es el objetivo de este Gobierno y yo creo a eso le podemos jugar, con una institución que si ustedes la estudian bien, tiene todo el músculo técnico para poder administrar estos recaudos y poder entregarle las obras que hacen falta.

Quiero preguntarles, la Concesión termina su etapa de operación, ya eso es un hecho, 27 de marzo, reitero la pregunta ¿Qué va a pasar con la tarifa diferencial? ¿Quién va asumir el derecho de recaudo? Me imagino el INVIAS, sabe ¿Cuál es la preocupación doctor Juan José? Que el INVIAS la tuvo nueve años u ocho años y medio y el avance fue muy poco, aspiramos que si llega a ser así usted cambie la historia, para que eso salga de manera ágil, efectiva y sobre todo de la necesidad que tiene la comunidad. Y la pregunta más grande, la pregunta más importante que estamos esperando todos los habitantes de Sabana Occidente y hasta del Gualivá, del Magdalena Medio, del Magdalena Centro del departamento y del país ¿Qué va a pasar con los recursos o con los excedentes financieros? Más de ciento veinticinco mil millones de pesos que hoy están en la cuenta autónoma del Fondo ¿Qué va a pasar con esa plata? Ah no vuelve a INVIAS, por supuesto que sí, esos ciento veinticinco mil millones de pesos para este corredor vial son súper importantes, esos ciento veinticinco mil millones de pesos para la Bolsa Nacional no creo que sea tan significativo.

Queremos solicitarle señor Viceministro, usted como un hombre de provincia, cercano a esta Comisión, queremos pedirle en compañía del Director y del señor de INVIAS, ojalá tuviera la oportunidad yo de hablar con el Presidente de la República, para comentarle el tema, porque él lo conoce, él ha caminado a Facatativá, él

conoce la realidad de este corredor y estoy seguro que sí escuchara a algunos ustedes, les va a decir y ¿Por qué no la han hecho? Porque esta región él la conoce y tiene afecto por la región y es solamente una decisión política de que esos recursos los dejen con destinación específica, para la construcción de la variante a la altura de Cartagenita del barrio Chicó de la ciudad de Facatativá.

También si ya se inició reitero el proceso licitatorio que van a realizar ustedes para este corredor vial ¿Cuál es el tiempo real doctor Ospina? No nos vayan a decir que cinco años, ¿Cuál es el tiempo real para la construcción de esta variante? Mejorémosle la calidad de vida a quienes vivimos allá, son más de casi dos horas en ese trancón para llegar a otras actividades profesionales o para llegar a compartir o descansar en casa, pero así están muchísimos ciudadanos cundinamarqueses y colombianos. Ahora nos dicen y me lo recordaba un Alcalde ¿Y qué va a pasar con los permisos ambientales que hoy los tiene ya la Concesión? Hoy están los permisos ambientales, pero a la altura del municipio de Madrid se están elaborando unas obras con recursos del municipio, unos puentes peatonales para que beneficien a más de quince mil ciudadanos, que podrían hacer uso de ello y se suspendieron los permisos porque los permisos estaban a nombre la Concesión CCFC y ellos terminan y entregan todo, procedimiento para hacer eso que sea ágil, estamos esperando una obra de la región necesaria en ese municipio para quince mil ciudadanos que pueden hacer uso de ella.

Para terminar, obras faltantes, por supuesto la construcción de la Variante Cartagenita en doble calzada, la construcción del puente peatonal El Cerrito, la operación y mantenimiento de todo el corredor incorporando nuevos lineamientos de seguridad vial, señor Director usted nos lo comentaba ahorita, debe de haber un operador actual haciéndolo, ustedes tienen la capacidad para hacerlo, lo que no queremos, vamos a un puente quienes somos de fe de la Semana Mayor, donde vamos a encontrar un caos grande, muy grande en este corredor, aspiramos que de inmediato el 28, ustedes tomen no solamente en la tarifa, sino todas obligaciones que se tienen sobre este corredor para prestar un mejor servicio.

Y nos han dicho, es que vamos a elaborar unos estudios y unos diseños en etapa de factibilidad para la vía entre Facatativá y El Rosal, que permita el fortalecimiento de la conectividad, bienvenida, se necesita, ese doble Corredor El Rosal - Facatativá da una solución grande a la movilidad de la región, pero señor Director, sáquenos de ahí la Variante de Cartagenita y constrúyanla con la plata que hoy tienen, con la plata que hoy los beneficiarios o los que tomamos este corredor hemos recaudado para este ejercicio y poder después de veintinueve años y dos años y medio o tres que dure la construcción, gozar de una mejor movilidad, gozar de una tranquilidad y por supuesto de un mejor tiempo, queremos esa obra, pero la queremos ya. Gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Bueno muy bien, quiero darle la bienvenida a la doctora María Fernanda Valdés, Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al igual que la doctora Martha Marlene Sosa Hernández, delegada del Contralor General de la Nación, que es Directora de Estudio Sectoriales – DES. Compañeros, me gustaría que advirtieran a la Mesa Directiva quiénes van a hacer uso de la palabra y en el marco del Artículo 97 de la Ley 5ª, poder organizar el Debate: está la doctora Piedad, el doctor James, la doctora Astrid, el doctor Gersel Pérez, el doctor Uribe, un segundito porque la idea es empezar a darle por Bancadas, vamos a arrancar con la U con la doctora Astrid cierto y de esa forma vamos haciendo gala de la Ley 5ª. Hasta por tres minutos doctora Astrid Sánchez.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca.

Gracias señor Presidente, un saludo especial a la Mesa Directiva, a los Viceministros, a los Directores Nacionales de INVIAS, a la Viceministra de Hacienda. Si nos hablamos del Departamento del Chocó en tema de vías nos gastamos cinco días y todos los compañeros nos tendrían que ceder su espacio, teniendo en cuenta el objetivo o el objeto de este Control Político que habla del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial en nuestro país, quiero decirle al Gobierno Nacional que con lo que es el Departamento del Chocó bañado de dos mares y rico en los temas hídricos, no tendríamos que tener problemas de vías. Quiero decirles que quien lo vive es quien lo siente, en enero, el 12 nosotros enterramos cuarenta personas, en la vía Quibdó – Medellín, se hizo el Decreto 0020 del 2024 del 16 de enero y dice: el Ministerio de Transporte, INVIAS, Agencia Nacional de Infraestructura, coordinarán para formular, intervenir y ejecutar las líneas del Plan de Acción Específico, a la fecha 8 de febrero, me contestaron de Gestión del Riesgo que hasta ese 8 de febrero no estaban las líneas de ese Plan de Acción.

El Presidente de la República, prometió al Departamento del Chocó quinientos mil millones de pesos y a esta fecha a tres meses, no se ha hecho ese Plan de Acción ¿Cuándo van a empezar a intervenir esa vía? Si esa vía no se empieza a intervenir y hacer acciones específicas, concretas, vamos a seguir colocando muertos en el Departamento del Chocó. INVIAS contesta o el Ministerio de Transporte, que hasta el 2026 vamos a tener terminada esa vía y esa vía faltan apenas diez kilómetros, imagínense dos años para terminar diez kilómetros. Al compañero Oscar le digo, si en Cundinamarca llueve por el Departamento del Chocó no escampa. Necesitamos decirle al Gobierno Nacional, que de por Dios ayude al Departamento del Chocó.

Leía en un medio de comunicación, que hoy el país había desarrollado activamente el tema comercial por el tema del turismo, si nosotros vemos que el turismo ayuda a la economía del país, pues en el Departamento del Chocó también por lo que les estoy diciendo de su posición geográfica. Entonces, por favor vías para el

Departamento del Chocó ya, tenemos dos vías que salen al interior del país, la de Medellín y la de Pereira, están sin terminar y tenemos otra vía para salir al interior del país por el Valle del Cauca y nosotros no hemos podido tener acciones específicas, claras del Gobierno Nacional para terminar esas vías. Solamente diez kilómetros para nosotros terminar una sola vía.

PRESIDENTE: Termine doctora Astrid, un minuto.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca.

Si señor, gracias señor Presidente. Solamente para decirles que nosotros necesitamos ese Plan de Acción ya, para que se pueda empezar a intervenir o a ejecutar esos quinientos mil millones de pesos que dice el Presidente de la República. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Muy bien, con respeto un llamado a los compañeros que podamos centrarnos en el Debate, yo sé qué temas de infraestructura hay muchos y cada uno en su región quisiera traer aquí las dificultades, pero en el marco de Ley 5ª queremos que nos centremos en el Debate para poder concluir de la mejor forma. De CITREP tiene la palabra el Representante James Mosquera, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. James Hermenegildo Mosquera Torres.

Especialmente al Ministerio de Transporte, INVIAS, Hacienda, a los Alcaldes de Cundinamarca que están presentes, Corporación Autónoma y a los colegas de esta importante Comisión. Felicitarlo señor Presidente, lo hace mejor aún usted como citante a este debate, bueno casi siempre lo hace bien como Presidente. Usted menciona tres cosas en este importante debate llamado Desarrollo y Estructura Vial en el País y se queda corto, cuando no menciona la situación que pasamos las personas que venimos del occidente y nos demoramos tres y cuatro horas de Soacha a Bogotá, pero menciona usted su preocupación de estas vías que están en el centro del país, estas vías que tienen que vincularnos a todos los colombianos, y de una u otra forma las personas que no somos de Bogotá, pues también vivimos en Bogotá y nos vemos afectados y se nos daña la calidad de vida cuando nos demoramos tanto tiempo en transportarnos de un sitio a otro.

Pero, yo quiero acatar la sugerencia dada por nuestro Presidente actual de la Comisión Primera, pero no puedo dejar pasar las palabras dichas por la doctora Astrid Sánchez Montes de Oca y allá en el Chocó el 12 de marzo que ella cita, comenzamos el año con luto, con luto porque una vez en estas vías de la muerte, estas del Chocó que ya mencionó la colega Astrid, cuarenta personas perdieron su

vida, enlutó al Chocó y allá fue el Presidente unas horas y allá anunció quinientos mil millones de pesos para terminar esta vía, que no era suficiente para terminarla.

Y hemos pasado varios derechos de petición al INVIAS, a la ANI, a Transporte, ¿Qué ha pasado con esta plata? ¿Qué ha pasado con este anuncio? Porque lo dijo fue el señor Presidente y lamento que no esté aquí el Ministro, con quién días después fuimos a Quibdó y él iba muy angustiado en el avión, porque los chocoanos de pronto le fuéramos a reclamar de manera no debida, porque habíamos discutiendo el Presupuesto General de la Nación le habíamos implorado a él que adicionara doscientos mil millones de pesos para tratar por lo menos los tramos más urgentes de esta vía del Chocó y él no lo hizo. Pero se vino contento, porque en el Chocó pese a las muertes, nadie le hizo un reclamo, pero ¿Dónde están los quinientos mil millones de pesos que anunció el Presidente? Entonces señor Oscar, también en el Chocó, ilusiona.

PRESIDENTE: Un minuto para terminar Representante James.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. James Hermenegildo Mosquera Torres.

Pero esos anuncios se quedan allí. Así que yo sí le pido al Ministerio de Transporte, a INVIAS, que hagan un plan, un plan serio que estructure cómo se va a cometer este tema tan importante de la infraestructura vial del país, porque creemos que no lo hay y cuándo vamos nosotros a esas zonas de la Colombia profunda, del país de la belleza que habla Petro, pues nos damos cuenta que no hay tan siquiera caminos, no hay tan siquiera caminos de herradura como pasa en el Departamento del Chocó, para transportarnos de un lado a otro. Y en el Plan Nacional de Desarrollo, quedó contemplado el destronque y el dragado de los ríos del Departamento del Chocó y hasta ahora no se le ha asignado un solo peso, allí tenemos.

PRESIDENTE: Gracias Representante James. Del Partido Liberal ha solicitado la palabra Piedad Correal y el doctor Ardila, entonces la Bancada del Partido Liberal va a hablar Piedad Correal y el Representante Carlos Ardila, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano.

Gracias señor Presidente, primero que todo un saludo a todos los invitados y citados a este Debate de Control Político. Quiero felicitar al doctor Oscar Sánchez, colega del Partido Liberal por este extraordinario Debate de Control Político en favor de la gente de Facatativá y obviamente del Departamento de Cundinamarca y del país, porque en esto en últimas terminamos todos movilizándonos por esos sectores. Y yo no puedo creer doctor Oscar todo lo que usted está contando, quiero felicitarlo por ese seguimiento estricto que usted le ha venido haciendo al tema, pero a la vez el reproche de la falta de respuesta a las necesidades de esta comunidad.

Veo con sorpresa lo que usted dice, ya ha tenido Debate de Control Político en esta misma omisión, 2019 vienen los Ministros dicen una cosa, se comprometen, salen, vuelven otros, aquí se nos olvida que la institucionalidad es una sola y que los compromisos hay que cumplirlos. Entonces, yo me atrevería a sugerir algo doctor Oscar, porque usted tiene ese extraordinario análisis que acaba de hacer en esta Comisión, que no sé ruegue más, porque en esto se la pasa uno en estos Debates de Control Político y usted tiene unas herramientas doctor Oscar Sánchez.

Permítame que le diga, usted puede ya presentar una Acción de Cumplimiento, yo personalmente soy muy amiga de las Acciones Constitucionales, porque cuando el Estado no entra a dar solución a estas problemáticas, existiendo compromisos, existiendo las reservas en el Plan Nacional de Desarrollo y lo que usted acaba de decir que cuentan con los recursos, que sería la única excepción de la Acción de Cumplimiento doctor, basta que usted tenga esa certificación y obviamente que dé una espera, si aquí se va a manifestar la voluntad política de las autoridades que han sido citadas e invitadas.

Y me atrevo finalmente doctor Oscar a decirle lo siguiente, aquí debe haber un gerente que coordine este Debate de Control Político a nivel institucional, que esto no se quede en letra muerta como quedan muchos de los Debates, sino que existan las responsabilidades ahora y los compromisos que se vayan a adquirir y que exista un gerente, hombre se debe hablar entre las instituciones, debe haber una Mesa de Seguimiento cómo lo está planteando el Honorable Representante Oscar Sánchez, alguien que se apersona y le dé respuestas y que le haga seguimiento a esos compromisos que se están requiriendo por parte de las comunidades y doctor.

PRESIDENTE: Un minuto para que termine.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Piedad Correal Rubiano.

Vuelvo y le insisto, si no hay respuesta doctor, usted tiene las herramientas en sus manos, con su equipo de trabajo presente una Acción de Cumplimiento y pare de contar, es la única manera de uno hacer que el Estado verdaderamente responda a estas necesidades y a los compromisos adquiridos. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Por el Partido Liberal Carlos Ardila, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

Presidente muchas gracias, colegas buenos días, saludar este Debate que es un tema muy sentido en el país, el tema vial y me uno a este llamado de mi colega

Oscar. Conozco ese corredor, conozco esa vía, la he padecido y no entiendo uno cómo se tienen hoy estudios y diseños, cómo hoy a través de un otrosí suscrito en diciembre del 2021 se tienen estudios, diseños y deberíamos haber iniciado ya con esa obra desde el 2021, pero desafortunadamente se acabó primero la Concesión que el inicio de la obra. Y lo paradójico de esto es que hoy hay recursos, fruto de esta Concesión, hoy hay un saldo a favor en esta concesión que permitiría financiar fácilmente esta obra.

Según estudios y diseños la obra de esta variante que está incluida en el contrato, tiene un costo cercano a los ciento cinco millones de pesos y este contrato tiene hoy un saldo a favor de ciento veintisiete millones de pesos, no habría que hacer mayor esfuerzo aritmético, para saber que hoy podría esta concesión avanzar con este importante proyecto para Facatativá, para Madrid, para Bogotá y para el país entero, para quienes circulamos por este importante corredor vial de Colombia.

La Concesión termina doctor Oscar el 27, ya este mes, por obvias razones el que va saliendo no podrá contratar y ejecutar esta obra, preguntamos Presidente de la ANI, y preguntamos al INVIAS, doctor Oyuela, entre ustedes dos quién podría, cuál de las dos entidades sea el INVIAS, sea la ANI o quién, o el ICCU por aquí aparecía también la Gobernación fruto de un convenio interadministrativo, cosa parecida ¿Quién podría brindar una solución hoy? Porque difícil explicarle a Cundinamarca, a los que transitan por esta vía y a los colombianos, que tenemos hoy colegas recursos en una fiducia, que tenemos estudios y diseños, pero que no tenemos obra para resolver una necesidad tan sentida.

Planteo esta intervención a manera de pregunta, ¿Quién? ¿Cuál es la entidad que podría a partir de la terminación de esta Concesión, iniciar con esta obra ya? Ya no estudios y diseños porque ya fueron contratados y según la información que nos ha entregado aquí con mucho detalle nuestro colega Óscar, lo único que resta es la obra, que inicien la construcción de esta obra.

PRESIDENTE: Gracias doctor Ardila. Por Cambio Radical va a hablar el Representante Gersel Pérez, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Gersel Luis Pérez Altamiranda.

Muchas gracias señor Presidente. De verdad que agradecerle al doctor Oscar Sánchez haber convocado este Debate de Control Político, también agradecer la presencia del Viceministro de Transporte, que bueno no lo veo, la Viceministra de Hacienda, el Presidente de la ANI, el delegado de INVIAS, el delegado de la Corporación Autónoma Regional y el Alcalde de Facatativá, Madrid y Bojacá. Señor Presidente, yo pensé que íbamos a arrancar sometiendo en consideración de esta Comisión las excusas radicadas por estos Ministros, que tienen una obligación de

venir a este Debate de Control Político, más teniendo en cuenta que el señor Presidente de la Comisión Oscar, venía adelantando con ellos algunas conversaciones.

Yo sí quiero decirle doctor Oscar y voy en sintonía con la doctora Piedad Correal, ya los Debates de Control Político han demostrado que no pasa nada, usted tiene una herramienta constitucional, la implementó en el Plan de Desarrollo dónde dejó consignado lo que se necesitaba para que esta vía pudiera culminar de la mejor manera y a pesar eso, el Gobierno Nacional ha hecho caso omiso a ese mandato constitucional y legal que se le delegó en el Plan de Desarrollo. Yo lo invité a que haga uso del Artículo 87 de la Constitución Política, interponiendo la Acción de Cumplimiento, que sé que la mayoría de compañeros que están en esta Comisión lo van a acompañar y sí tengo que decirle al Presidente de la ANI y a los delegados que están aquí del Gobierno Nacional, es que esto se resuelve con voluntad política, basta ya de dilatar, basta ya de reuniones, basta ya de Mesas de Trabajo, necesitamos acciones contundentes.

Y el doctor Oscar Sánchez demostró que desde el año 2019, viene adelantando Debates de Control Político y gritando el auxilio que necesitan hoy los habitantes de Cundinamarca y especialmente de Facatativá. Yo sí quiero señor Presidente, de que este Debate de Control Político termine con un compromiso del Presidente de la ANI, el delegado de INVÍAS y la Viceministra de Hacienda, que nos acompaña y ojalá, que podamos revisar esas excusas que nos están mandando, porque yo no estoy dispuesto a seguir asistiendo.

PRESIDENTE: Un minuto para terminar doctor.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Gersel Luis Pérez Altamiranda.

Yo dejo Constancia hoy señor Presidente, no estoy dispuesto a venir a asistir a un Debate de Control Político, donde no asistan los que son citados y son responsables. Muchísimas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Muy bien doctor Gersel. Ahora por el Pacto Histórico, inscritos el doctor Alirio Uribe y el doctor Eduard Sarmiento, tres minutos doctor Eduard Sarmiento.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo.

Gracias Presidente, muy buenos días. A mí me parece importante primero pues entender que el Gobierno Nacional en este momento está un ejercicio de acercamiento a las comunidades, como ha sido parte del compromiso del Gobierno Nacional y se encuentra en este momento la gran mayoría de los altos funcionarios

del Estado en el proceso de Gobierno con el Pueblo en la zona del Sur del Caribe. Lo importante de ese ejercicio, que sin embargo también pues de alguna manera se tiene que solucionar con quienes están acá presentes en el Debate de Control Político y de hecho, celebro que no se haya aplazado este tipo de Debate, sino que por contrario lo podamos abordar directamente con las entidades que están igual representadas acá.

Para nosotros en Cundinamarca, varios de los proyectos de infraestructura vial tienen tal importancia para la gente, que probablemente la gente no conozca en el departamento que, en la discusión del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Plurianual de Inversiones, hicimos un ejercicio de concertación con todos los Representantes y Senadores y Senadoras de Cundinamarca, para pasar de manera conjunta, los proyectos que a nuestro juicio eran prioritarios, logramos una buena cantidad de ellos, no absolutamente todos.

Nosotros como curul, desde inicios de mes venimos gestionando la información sobre el proceso de todos los proyectos que están en el Plan Plurianual de Inversiones y sí quiero hacer un llamado, a las instituciones especialmente a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Ministerio de Transporte, para que nos puedan de manera pronta, responder a las peticiones que hemos hecho e información que no se nos ha allegado, sobre varios proyectos que están en Plan Plurianual de Inversiones. La construcción de la nueva troncal de Rionegro, la construcción de la doble Calzada del Corredor Villeta – Guaduas, que ha comido muchísimo dinero en los gobiernos anteriores y nada que se soluciona; el Tren Ligero Intermunicipal que va hacia el norte y también lo que habrá de ser con el Regiotram de Occidente; la conexión férrea entre Bogotá y el Corredor Férreo Central, que también sabemos que está avanzando, necesitamos la información para contarle a la gente, que sí se está trabajando.

Necesitamos saber, sobre la construcción, mantenimiento y adecuación de la Vía al Llano, recuerden que esto es una discusión grandísima de país que hemos venido trabajando en el Bloque Regional por la Vía el Llano. Pero además, hemos estado acompañando las iniciativas territoriales que vienen caminando desde hace varios años sobre posibles vías alternas al Llano, de tal manera que no pongamos como dicen coloquialmente, todos los huevos en la misma canasta. El Corredor entre Guasca-Gachetá-Ubalá, toda la vía al Guavio que también ayudaría a despejar el Llano; la segunda calzada entre Cartagenita está de la que estamos hablando con particularidad hoy; la Variante Doble Calzada también en el Sector Cartagenita; la intervención de la carretera Ubaque-Choachí, ahí tenemos un diferendo jurídico incluso con la concesionaria que habrá de resolverse en estos días, justamente en un Tribunal en los Estados Unidos; construcción vial terciaria.

PRESIDENTE: Termine tranquilo, doctor Eduard.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Eduard Giovanni Sarmiento Hidalgo.

Gracias Presidente. Las Vías Terciarias de Guaduas-Chaguaní y la Troncal de la Esmeralda; el Sector Shell-Arbeláez y San Bernardo en la Provincia de Sumapaz y el Tren de Alta Velocidad hacia Sogamoso, son propuestas que quedaron en el Plan Plurianual de Inversiones, luego hoy son compromisos de Gobierno Nacional.

Sin embargo, haciendo énfasis en la Variante Cartagenita Representante Óscar Sánchez, nos llama la atención algo y es que en la información que pedimos en febrero sobre los responsables de los proyectos viales, justamente esa aparece sin responsable. Recuerden, que ésta hace parte de las transformaciones de convergencia regional y tenemos el listado de proyectos, que hacen parte de las instituciones y de esa convergencia regional y tenemos clara por ejemplo, que la vía Gachetá-Ubalá-Gachalá, Palenque-Mámbita y que sale hacia Boyacá, tiene una responsabilidad departamental, ya es la distribución de recursos entre INVÍAS, Ministerio y departamentos, sucede así para todos los proyectos.

PRESIDENTE: Treinta segundos.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Eduard Giovanni Sarmiento Hidalgo.

Gracias Presidente. Pero en este oficio que obtuvimos, pues de la petición de información que se dice claramente cuáles son de la ANI, cuáles son de la entidad territorial, cuáles de la entidad departamental justo Representante Óscar, la de Cartagenita aparece sin información de responsable. Necesitamos dilucidar, ¿Quién va a ser el responsable, de ese proceso de construcción? Para poder empezar a hacer la presión digamos, adecuada en clave de Control Político para que se lleve a cabo porque ahí y quiero cerrar con esto, hay una realidad, la Sabana de Bogotá está colapsada.

PRESIDENTE: Doctor Alirio Uribe, hasta por tres minutos-Pacto Histórico.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Alirio Uribe Muñoz.

Gracias Presidente. Pues primero que todo, felicitar a mis colegas que han citado este debate. Yo creo que es importante para Bogotá y para toda la Sabana de Bogotá, pues que estas obras concluyan algún día y se avancen como lo decía el Representante Ardila, sí ya están los estudios, si ya están los recursos, pues lo que hay que hacer es ejecutar las obras y tratar de seguir desembotellando la Sabana de Bogotá.

Yo quisiera insistir, en que se clarifique como lo planteaba también mi colega, cómo lograr definir con precisión, quiénes son los responsables de la obra y cómo llevar a feliz término ese proyecto. De tal manera que, pues no sigamos por años y años

sin la ejecución de los mismos, esto también nos pone de presente la problemática tan grave que tenemos en Colombia, para la ejecución de proyectos y para cumplirle a la ciudadanía, con tantos programas y tantos temas que están en la agenda del cambio. Y yo quisiera aprovechar, que está el Director de la ANI también para resaltar en la Comisión, que este Gobierno se está comprometiendo con los temas de infraestructura férrea y creo que para la Sabana de Bogotá, hay que pensarse en esos trenes de cercanías y en la posibilidad de mejorarlo.

Es decir, a esto ya no le cabe un carro más Presidente, a la Sabana de Bogotá y quisiera traer a colación, que la ANI ha venido manejando, pues por lo menos 3.533 kilómetros de infraestructura férrea en muchas zonas del país y quisiera reseñar, que solamente en la ANI en los 1.024 kilómetros que operan Bogotá-Belencito-Dorada Chiriguaná, Chiriguaná-Santa Marta, pues ahí se han destinado una cantidad de recursos, se han hecho muchos contratos y estos proyectos, pues tienen mucha posibilidad de ayudar también a descongestionar las carreteras y las vías de este país.

Pensemos, que solamente en Chiriguaná-Santa Marta se movilizaron el año pasado más de 30.9 millones de toneladas de carga, en la Dorada-Chiriguaná de 521 mil kilómetros se movieron 89 mil toneladas el año anterior también, en Bogotá-Belencito se están moviendo 23 mil toneladas y también se está moviendo, pues cemento, mineral, hierro, materiales y creo que esa apuesta de este Gobierno por apoyarlo, es importante. Pensemos también que aquí.

PRESIDENTE: Un minuto para terminar, doctor Alirio.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Alirio Uribe Muñoz.

Bien en La Sabana, que solamente entre Bogotá y Zipaquirá y Cajicá se han movido más de 410 mil pasajeros en las vías férreas y eso es importante tenerlo en cuenta, en el solo Tren de Navidad se movilizaron más de 14 mil personas y Bogotá hoy tiene un Patio Taller Ferroviario, qué equivale a diez campos de fútbol, donde se está haciendo el mantenimiento de todos los corredores férreos para el país y creo que, esto es importante y es una buena noticia porque insisto, las vías hay que complementarlas con vías férreas y creo que el Gobierno va dando pasos serios y favorables a la posibilidad de recuperar el tren, lo está haciendo ahorita con los estudios de Palmira-Buga de Cali-Yumbo, que son también 489 kilómetros que se pueden habilitar, de vías férreas para mejorar la movilidad.

PRESIDENTE: Bien tiene la palabra por el Centro Democrático, el Representante Hernán Cadavid hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Darío Cadavid Márquez.

Presidente muchas gracias. Y, yo simplemente quiero agregar este elemento al debate Representante Óscar, cuando lo escuchaba a usted, coincidía con un asunto que nosotros hemos venido evidenciando al país desde el año anterior y es la tremenda inestabilidad al interior de las entidades del Gobierno Nacional. El sector transporte no es la excepción y yo creo que esto responde en gran parte, a la dificultad de las regiones de Colombia, hoy puntualmente hablando el detalle de lo de La Sabana y la Concesión vial, pero es que miren estos números. Saludando respetuosamente a los funcionarios porque, pues es que ellos no tienen la culpa, desde que inició el Gobierno a un año, la Agencia de Seguridad Vial ha tenido cuatro cambios en un año, la Aeronáutica dos, la Agencia Nacional de Infraestructura hasta donde nosotros habíamos hecho la consulta, llevaba tres cambios. Qué dificultad para una región, para una Concesión, para un Gobierno local, tener que llegar a explicar nuevamente los reprocesos sobre cómo volvemos a entender, qué es lo está pasando en determinado eje vial, creo que este sería el cuarto cambio.

INVÍAS, misma situación Piedad, cuatro cambios en apenas un año. La pregunta es ¿Qué sector del Gobierno puede funcionar con esa dinámica? Vuelven a reiniciar los procesos, vuelven a llegar los funcionarios, vuelven los retrasos y aquí no estamos hablando que el retraso en el sector de infraestructura pase desapercibido. El retraso en el sector infraestructura tiene unas consecuencias en el crecimiento económico, en el PIB, en cómo aumentan los costos de una obra que está en desarrollo, cómo tienen que llegar a entender nuevamente lo que allí está sucediendo. Yo creo que es muy difícil, saludando por supuesto al Viceministro Carlos Eduardo Enríquez, por su trabajo estará allí, es el único desde que inició el Gobierno que se ha mantenido y lo ha hecho bajo sus resultados seguramente Viceministro y lo que le estamos diciendo acá, no es una crítica a los funcionarios que están acá presentes, pero sí es a la gerencia del Gobierno ¿Qué está pasando?

Un último dato, la Unidad Nacional de Infraestructura de Transporte, Representante Óscar, cinco cambios en un año, si yo lograra actualizar esto como lo hicimos con cada uno de los sectores del Gobierno, seguramente los cambios y las variaciones van a ser mucho más. Yo sí le hago un llamado al Gobierno Nacional, o a la Bancada del Gobierno. Pregunten ¿Qué es lo que está pasando? ¿A dónde llevan el Gobierno? Señores, hoy es 20 de marzo de 2024 están a cuatro meses de llegar a la mitad del Período de Gobierno y las variaciones siguen y es como si apenas estuvieran empezando. Yo no voy a entrar a hablar de los temas de región aún cuando debería, gran problema tenemos en Antioquia hasta vaca nos tocó hacer para poder terminar de financiar esto y lo vamos a lograr. Pero hoy el tema aquí y el llamado de atención, es miren esta situación del Gobierno actual. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: Muy bien. Cerrando con la participación de las distintas Bancadas, le damos la palabra a los citados vamos a arrancar. El citante me pide la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León.

Gracias señor Presidente. No, solamente para manifestarle que hay unas autoridades territoriales invitadas que están aquí en el Recinto, desean hablar si usted a bien lo considera, antes de que hablen por supuesto los funcionarios del Gobierno, doctora Amparo, porque tienen unas inquietudes, si no similares sobre cada una de las intervenciones o mejor de la problemática de la región. Es el alcalde por supuesto de mi pueblo de Facatativá, el Alcalde de Madrid y el Alcalde de Bojacá, qué desean hacer uso de la palabra.

PRESIDENTE: Bueno, entonces escuchemos previamente antes que los citados a los invitados, el Alcalde de Facatativá, el Alcalde de Madrid y el Alcalde de Bojacá, hasta por tres minutos, señores alcaldes. Arrancamos con el alcalde de Facatativá, el doctor Luis Carlos Casas Alvarado, Alcalde de Facatativá, tiene la palabra hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Carlos Casas Alvarado, Alcalde del Municipio de Facatativá-Cundinamarca.

Muy buen día para todos Honorables Representantes, señor Viceministro que nos acompaña, señor Director de la ANI también que nos acompaña, a los líderes Sabana de Occidente desde luego y a toda la comunidad. Yo debo referenciar dos cosas y como Alcalde de Facatativá, hacer la siguiente solicitud: Lo primero, nosotros hace un mes estuvimos reunidos los alcaldes cabeceras de algunas Provincias con el señor gobernador y el señor Ministro de Transporte William Camargo y hacíamos exposición, de la necesidad de la Variante Interna de Cartagenita frente a la Concesión Fontibón-Facatativá-los Alpes, en dicha exposición de cada uno de los alcaldes y de quién les habla, el señor Ministro manifestaba algo que nos dejó muy preocupados y que después le manifesté al señor Representante el doctor Óscar, que a lugar se da esta Sesión de Control Político frente a esta Concesión.

Y manifestaba que, la Variante Interna de Cartagenita se debía hacer con la valorización de los predios del sector Cartagenita-el Chicó, el señor Gobernador de Cundinamarca le decía, señor Ministro y aquí quiero hacer hincapié en este tema señores Representantes y señor Viceministro. La Variante Interna de Cartagenita con sus obras complementarias frente al contrato suscrito en el año 95 con sus modificatorios, es una deuda histórica con todo el Corredor Sabana de Occidente. La Variante Interna de Cartagenita, que hoy puede oscilar por más de los 103 mil millones de pesos, ya se ha pagado a través de la tarifa diferencial de todos los habitantes Sabana de Occidente y aquí quiero solicitar algo y pedirlo en términos numéricos, la cantidad de habitantes fuera de Funza, Madrid, Mosquera, que está



entre Facatativá, algo del Tequendama, Provincia del Gualivá y Magdalena Centro, está por más doscientos cincuenta mil habitantes.

Aquí no solamente la solicitud de hacer la Variante Interna de que Cartagenita tiene que ver con la calidad de vida, en términos del tiempo de transporte Bogotá-Facatativá y las Provincias de los municipios, sino también tiene que ver con el modelo económico de los municipios, el transporte y las vías es directamente proporcional al modelo económico que se genera en estos municipios. Para contarles a ustedes, por el Corredor Calle 13, se moviliza parte del transporte del país, del transporte nacional, en Facatativá tenemos el complejo de Ecopetrol, de Cenit y diez industrias más, parte del combustible va por oleoducto. Pero por otro lado, va por carrotanques, el Sitp de Bogotá se maneja con el combustible que sale desde Facatativá, parte del combustible de los aviones.

PRESIDENTE: Treinta segundos para terminar.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Luis Carlos Casas Alvarado, Alcalde del Municipio de Facatativá-Cundinamarca.

Solicito en sí, como alcalde de mi municipio es, necesitamos que los excedentes financieros de la Concesión frente a su terminación, estén destinados para la construcción de la Variante Interna de Cartagenita, es una solicitud a gritos de miles de habitantes del Occidente de Cundinamarca y lo pedimos y lo estamos necesitando.

Y por otro, lado necesitamos claridad frente a la terminación de esta Concesión, lo decía muy bien el Representante frente a las.

PRESIDENTE: Muchas gracias señor Alcalde. Continúa el Alcalde de Madrid, el doctor Carlos Alberto Chávez Moya, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Alberto Chávez Moya, Alcalde del Municipio de Madrid-Cundinamarca.

Bueno, muy buenos días para todos, agradecer rápidamente el espacio a todas las entidades que están apoyándonos, a todos los Representantes y al Representante que representa hoy a Cundinamarca, de verdad muchas gracias, ha hecho una labor importante. Nos identificamos con estos líderes, que definitivamente hacen una trazabilidad importante, sobre todo los temas que tienen que ver con el territorio. Yo no quiero entrar a hablar tanto sobre el tema de Cartagenita, ya ustedes lo han manifestado, quiero hablar sobre un inconformismo que ha venido sucediendo históricamente en cabeza de la Concesión, ha sido muy difícil para nosotros los de Sabana de Occidente, que ratifico Alcalde de Facatativá somos más de quinientas

mil familias creo que estamos en estos municipios y escasamente tenemos veinticinco mil tarifas que tienen la excepción.

Hace unos pocos días hicimos una Mesa de Trabajo en cabeza de una concejal en el Municipio de Madrid, donde manifestaban que con veinticinco mil familias que estaban exentas, pues que la Concesión había cumplido. Creo que hoy, necesitamos algo más que esto, necesitamos un poco más de voluntad de la Concesión, algo que hablaba el Representante hace un rato, estamos construyendo con dineros y recursos propios, unos puentes que van a facilitar y que le van a dar calidad de vida a las familias madrileñas de este sector, que son más de quince mil familias y tristemente encontramos que nos envían un oficio de la ANI, que ya ese permiso no existe, que tenemos que entrar nuevamente a sentarnos a hacer una Mesa de Trabajo con el nuevo operador de este peaje.

Creo que esto, lo único que conlleva mis estimados Representantes y para todas las entidades que están acá, es que estamos formando una bomba de tiempo con la comunidad. La comunidad ya no come entero hoy, la comunidad quiere ser escuchada y creo que, a cuatro o cinco días de estar finalizando esta Concesión, es supremamente preocupante que la comunidad de Sabana Occidente, no conozca lo que va a suceder en un futuro con esta Concesión. Yo los invito Representante y a los Alcaldes y a la comunidad, que veo varias personas y líderes del municipio, a que entremos a hacer una Mesa de Trabajo muy pronto, antes de que realmente se acabe esta Concesión, porque la comunidad lo único que quiere saber es a futuro, qué va a suceder, va a acabarse la tarifa especial, se va a incrementar la tarifa especial, qué va a pasar con nuestros puentes peatonales, necesitamos puentes peatonales no solo allí, necesitamos la construcción de puentes peatonales en La Prosperidad, en El Charquito, necesitamos hoy rotondas que ayuden a que la movilidad sea más fluida y creo que esa es prácticamente la invitación.

PRESIDENTE: Treinta segundos, señor alcalde.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Alberto Chávez Moya, Alcalde del Municipio de Madrid Cundinamarca.

La invitación y la conclusión que yo quiero dejarles a ustedes, es que en una inmediatez de un par de días, podamos sentarnos con la comunidad para que ellos de verdad tengan claridad, de lo que va a suceder con esta Concesión. Porque, vuelvo y digo, triste y llanamente hoy la comunidad no come entero.

Yo le agradezco nuevamente, a la buena voluntad de todas las entidades y de los Representantes y a usted Óscar, por estar siempre presto a escuchar y a estar siempre aportando hacia el territorio cundinamarqués. Muchas gracias.



PRESIDENTE: Muchas gracias. Cerramos el bloque de invitados con el doctor Gabriel Hernán González Rojas, Alcalde del Municipio de Bojacá, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Gabriel Hernán González Rojas, Alcalde del Municipio de Bojacá-Cundinamarca.

Muy buen día Honorables Representantes, agradecerle inmensamente y de manera especial a nuestro Representante Óscar Sánchez León, por la invitación. Hoy creo, que más que como alcalde puedo hablar como ciudadano y pedirles a ustedes, bajo cierta exigencia que se hace desde nuestras comunidades, el poder recibir estas buenas apuestas, yo creo que esa concreción que ha hecho nuestro Representante y quiénes han intervenido también, en procura de que el Ministerio, el INVÍAS, la ANI, puedan realmente darnos un parte de tranquilidad en términos de compromisos, para la terminación no solamente de la Variante Interna de Cartagenita, sino de fortalecer por supuesto todo lo que es ese corredor vial tan importante y que genera el transporte de muchos y muchos habitantes de este país.

Yo quiero hacer hincapié, primero en esa defectuosa diría yo, labor que se ha realizado durante estos tantos años, hace unos meses que tuve que venir en horas de la madrugada hacia Bogotá, pude disfrutar por primer vez esa señalización vial señores Representantes, esa señalización vial que tenemos sobre esa calzada y que habla de 90 kilómetros por hora, nunca la había podido disfrutar, porque es una de las vías más lentas que tenemos en todo el territorio del Departamento de Cundinamarca y a ello entonces, es donde yo voy, que no solamente se debe abocar a la Variante Cartagenita, sino también a todo lo que estamos viendo en la Variante de Madrid, donde todos los días que tengo que movilizarme hacia Mosquera, encontramos que la Concesión para a unos de sus trabajadores y nos paran entre diez y quince minutos en esa variante para poder pasar por la misma, además de los reductores que a cambio de haber colocado puentes peatonales, nos dificultan también y por supuesto que aparte de obstaculizar, hacen lento el pasaje por ese corredor.

Creo que, para no extenderme en mayor medida, quiero hablar de la tarifa diferencial señores Representantes. Una tarifa diferencial que hablamos con datos de alrededor de veinticuatro mil beneficiarios en el año 2002-2004, hace ya prácticamente 20 años y que hoy 2024 no ha aumentado en esa cifra, seguimos con esos veinticinco mil, veintiséis mil beneficiarios. Pero, que si a eso le sumamos que el aumento poblacional, que la densidad poblacional por la migración que se hizo desde Bogotá hacia municipios como Funza, como Mosquera, como Madrid sobre todo y que generaron también parte de esa superpoblación a esas ciudades y el tráfico lento en esta vía, pues por supuesto que nos tienen que tener en cuenta a todos esos habitantes de los ocho municipios de Sabana Occidente en especial.

PRESIDENTE: Termine alcalde.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Gabriel Hernán González Rojas, Alcalde del Municipio de Bojacá-Cundinamarca.

Mil gracias. Sobre esa tarifa diferencial, comentarles dos puntos importantes a tener en cuenta, yo creo que en todos los peajes o las concesiones que se puedan generar de ahora adelante. El primero, nosotros como un municipio turístico aportamos alrededor en promedio tres mil quinientos vehículos cada fin de semana que llegan al Santuario Nuestra Señora de la Salud de Bojacá y nosotros, no tenemos una condición especial por parte de esa Concesión y lo pido aquí, a INVÍAS y al Ministerio, en la vía que conecta a nuestro municipio con este corredor de 5 kilómetros.

PRESIDENTE: Muchas gracias señor Alcalde de Bojacá. Bueno, iniciamos con ya con la participación de los citados del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Viceministra doctora María Fernanda Valdés, hasta por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Fernanda Valdés Valencia, Viceministra Técnica de Hacienda y Crédito Público.

Muchísimas gracias a todos y a todos, por esta invitación. Yo vengo en representación del Ministro de Hacienda, el Ministro se excusa no ha podido acompañarnos el día de hoy, está en territorio en este momento con todo el Gabinete trabajando fuertemente y no podía acompañarnos. Ahora, a nosotros nos llegó un cuestionario que nosotros no respondimos, nosotros lo que hicimos fue enviarlo a transporte ¿Y aquí me gustaría contarles un poco por qué? Porque muchas veces que nos llegan este tipo cuestionarios al Ministerio de Hacienda, nosotros terminamos enviándolo a otras Carteras y la razón es la siguiente, nosotros como Ministerio de Hacienda, nos limitamos a asignar recursos dando unos cupos a cada una de las Carteras sí, nosotros no priorizamos, ni decidimos en el Ministerio de Hacienda y además, creo que no deberíamos hacerlo, para dónde se van esos recursos y en qué se deberían gastar, eso es algo que ya implica el trabajo de todas las Carteras y ese trabajo de priorización, es muy alejado a lo que nosotros hacemos en el Ministerio de Hacienda.

Es por eso, que cuando nos llegan siempre, no es la primera vez nos llegan mucho a decir, bueno esta plata qué y esto en qué se lo van a gastar y por favor díganos qué van a hacer con esta plata, nosotros remitimos al resto de las Carteras que son los que tienen que tener ese compromiso. Ahora, aquí en la discusión ha estado también el tema de la ejecución, sí y ahí la verdad es que el Ministerio de Hacienda tampoco está facultado para hacer seguimiento digamos, a esa ejecución. La ejecución, es una responsabilidad, es una facultad de cada una de las entidades y nosotros estamos atentos, nosotros tenemos un departamento que está encargado

de hacer ese seguimiento de cómo va la ejecución, pero es la responsabilidad de cada una de las Carteras, ejecutar.

Es por eso que, pues es un gusto estar aquí, acompañarlos es una discusión muy interesante, pero para Hacienda digamos meternos a un tema a detalle de cómo se está gastando, meternos a un tema de ver qué es lo que se está priorizando, pues es muy difícil, no lo hacemos, no estamos facultados y yo considero que no deberíamos hacerlo, Hacienda no debería meterse en todas las Carteras a ver en qué se está gastando la plata. Bueno, creo que con eso termino, dándole las gracias por la oportunidad de hacer esta intervención y explicarles a ustedes por qué no respondimos el cuestionario y lo enviamos a la entidad encargada y a la Cartera encargada de esos temas. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Bueno, muy bien gracias a la Viceministra. Quiero darle la palabra al Viceministro de Transporte, el doctor Carlos Eduardo Enríquez, quien va a hacer la introducción frente al trabajo de la Agencia Nacional de la Infraestructura, que está aquí su Presidente y lo que pueda también aportar o complementar el INVÍAS, que también hace presencia en el debate. Entonces tiene la palabra señor Viceministro Enríquez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Eduardo Enríquez Caicedo, Viceministro de Transporte.

Muchas gracias Presidente, gracias por la invitación. Para nosotros, siempre es muy honroso estar acá y comentar qué estamos haciendo desde el Gobierno Nacional y agradecer también al citante, al Presidente de la Comisión Primera, por poner este tema tan importante sobre la Mesa, saludar a los tres alcaldes que nos acompañan, al Alcalde de Facatativá, al Alcalde de Madrid, al Alcalde de Bojacá, que con sus intervenciones, también complementan algo que para nosotros es fundamental en este proceso de esta citación.

Nosotros Presidente, sobre este ejercicio yo voy a hacer dos o tres comentarios que me parece importante también para el debate, el primero de ellos es como bien lo comenta el citante la finalización de una Concesión, que en principio entra a un proceso de liquidación y que parte en dos la historia, un proceso casi de 30 años o de 30 años y un poco más sobre cuál, ha sido el desarrollo de esta Concesión y que en este ejercicio, una vez se conozca el proceso de liquidación, ya nosotros podemos saber con qué recursos se cuenta y eso es fundamental para el desarrollo de las siguientes actividades. Y en esto Presidente, diferir un poco de lo que expresa la Concesión, nosotros como Gobierno Nacional en ningún momento se toma una decisión política para saber qué va a pasar, o no con uno de estos proyectos.

Y en esa respuesta a la Concesión, siento que hubo una afirmación infortunada por parte de ellos, para expresar que, frente a una decisión política del Gobierno, no se

continúa con unas prórrogas, nada más falso que eso. Nosotros como tal, como Gobierno Nacional lo que hemos insistido es, primero que sobre todo en la Agencia Nacional de Infraestructura hay un componente técnico muy alto y que nosotros felicitamos también, la decisión del señor Presidente de la República de ya tener a un Presidente de la ANI en propiedad, que es el doctor Francisco quien hoy está acá con nosotros y que usted lo decía Representante, pues qué bueno que estás noticias ya nos vayan dando un poco de tranquilidad a unas situaciones que se presentan, no solamente en esta Concesión, sino en todas las concesiones del país.

Pero que adicional a eso, frente a tener también un tema sumamente técnico de ninguna manera hemos olvidado un componente social y hago referencia a las tarifas diferenciales, que fueron tenidas en cuenta que seguramente frente algunas actualizaciones o no, pues entiendo hoy hay cerca de veinticinco mil familias que se están beneficiando de estas tarifas y que nosotros, frente también a las manifestaciones en las vías que se han realizado, pues nosotros hemos estado muy pendientes de acompañarlos. Tanto es así, que el año pasado en el mes de enero, finalizando enero cuando se presentó una manifestación por parte de la comunidad, nosotros como es el deber, acudimos a plantear una Mesa de Trabajo, que se realizó iniciando febrero, sobre el desarrollo de esta Concesión y ahí nosotros hemos hecho una combinación prudente, de hoy lo que se requiere en esta Concesión en esta zona del país.

Y por último, antes de darle la palabra al doctor Francisco, insistir que cada Concesión hoy en el país tiene su hoja de vida o su hoja de ruta. El Presidente ha sido insistente, en la revisión de estas concesiones para saber cuál ha sido el desarrollo de cada una, algunas con un desarrollo normal de muchos beneficios para algunas zonas del país, otras con las complejidades de encontrar en los contratistas o quien está haciendo el proyecto, pues unas situaciones que también marcan una posición por parte del Gobierno Nacional, de saber qué está pasando con estas concesiones. Y en esto, para terminar aquí, hay un equipo del Ministerio de Transporte que hoy lo lidera el doctor Francisco en INVÍAS.

Está también el ANI, está también el equipo de INVÍAS hoy con nosotros, que si hay espacio también para que ellos complementen esta intervención de lo que hoy vamos a presentar, pues estamos muy atentos doctor Óscar, pero sobre todo agradecerle porque siento que éste es el momento oportuno entendiendo que el 27 terminamos una primera parte de la hoja de ruta de esta Concesión y esperamos, que una vez tengamos, ya los recursos necesarios o con la realidad de lo que está pasando en esta liquidación, pues sepamos ya en qué se van a invertir estos recursos. Entonces Presidente, termino por ahora ahí, le damos la palabra al doctor Francisco para que él haga su exposición. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE: Muchas gracias Viceministro. Entonces, le daremos hasta por diez minutos la palabra al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

Bueno, muy buenos días a todos, muchas gracias señor Presidente Óscar Sánchez, señor Vicepresidente doctor Campo, Honorables Representantes de la Comisión Primera, de otras Comisiones que nos están acompañando el día de hoy, señores alcaldes, Representantes de Gobierno en Región y todos los que están acompañándonos el día de hoy, muchas gracias por esta oportunidad para hablar de este tema que es tan importante y que creo que merece todas las explicaciones a que haya lugar. Naturalmente, todo lo que vamos a hablar el día de hoy es verificable, esto no es una invitación a tener Mesas de trabajo, ni más faltaba, pero siempre la puerta está abierta para sentarnos a revisar puntualmente de los temas que vamos a hablar hoy e inicio, excusando a la Cartera a los que no pudieron asistir de la Cartera, ellos se encuentran en este momento en región y pues tenemos nosotros la gran responsabilidad de representar la Cartera de la manera más concreta, correcta y digna y acá estamos y creemos que tenemos toda la información requerida, para sin estar presente el señor Ministro, poder dar la información relacionada, específicamente con el contrato en comento.

Lo segundo, comentar voy a empezar por unas generalidades para que entendamos un contexto de lo que ocurre con las concesiones viales, particularmente hoy administramos cuarenta y cuatro concesiones viales, más unas que se encuentran ya en fase de liquidación y pues naturalmente, todas estas concesiones tienen particularmente en lo vial, una vida propia, tienen unas complejidades, tienen una materialización de riesgos desde el punto de vista geológico, social, ambiental, una serie de situaciones que en nada desdican de una política estatal que va en torno a fortalecer un modelo de concesiones y en entender, que las concesiones viales, aeroportuarias, portuarias, ferroviarias, son indispensables para el futuro del país.

En eso, dejamos una claridad muy grande porque lejos de estarse debilitando el modelo en Colombia, como en algunos sectores se ha tratado de señalar, lo que estamos haciendo es fortaleciendo el modelo, fortaleciéndolo, llevándolo a otras áreas hasta hace unos años éramos casi que muy viales, hoy somos aeroportuarios. La Agencia Nacional de Infraestructura, tenía solo hasta hace quince días, una sola Concesión adjudicada en aeroportuario por ejemplo, que fue la Concesión del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, que se siniestró por problemas con esta Concesión y en este Gobierno, esperamos entregar no menos de siete concesiones o de hacer nuevos proyectos de iniciativa privada en lo aeroportuario y así nos podemos referir a muchos de los otros modos de transporte, donde solo ratificamos que hay un interés real, de fortalecer el modelo de concesiones.

Aprovecho, bueno en este entorno de planeación, hoy la Agencia Nacional de Infraestructura, es una unidad ejecutora. Es decir, tenemos en el Sector Transporte, en Hacienda, en DNP y demás, unos órganos de gobernanza que nos dicen debemos llevar adelante por estrategia del país, adelantar unos proyectos particulares de infraestructura, eso quiere decir que la Agencia no toma algunas decisiones de qué proyectos se emprende y cuales no, naturalmente sí somos ese brazo técnico, jurídico y demás que apoya todos esos procesos de estructuración y pues naturalmente somos la parte del Estado que firma los contratos con estos sectores privados.

Y yo aquí quiero hablar muy brevemente de los peajes, los peajes para que estas macro obras de infraestructura que son obras que deben trascender a los Gobiernos, aquí estamos revisando nada más un proyecto de 1994, cuánto ha cambiado el país en estos 30 años, políticamente, socialmente, económicamente ¿Cuánto ha cambiado? Y esta es una obra particularmente de una Concesión, que seguramente inició su estructuración en 1992, incluso dos o tres años antes de la adjudicación.

Entonces, si nosotros no vemos la estrategia detrás de las obras de infraestructura gestionadas a través del modelo de concesiones, pues tenemos constantemente intenciones de cambio, de ajustes menores, de modificaciones del trazado y no entendemos que detrás de eso, hay una estrategia estatal que se viene proyectando. Miren, está en particular nació con el INVÍAS y les agradezco si nos van proyectando la presentación, si son tan amables. Esta nació en el INVÍAS, después de que la adjudicó el INVÍAS pasó al INCO en 2003, más o menos que se creó y en el 2011 que empieza la Agencia Nacional de Infraestructura, pues pasa a la Agencia Nacional de Infraestructura. O sea, hubo varias entidades incluso por las que pasó esta Concesión y ya vamos a hablar unas particularidades del contrato como tal, pero no me quiero ir, no quiero pasar el contrato particularmente sin hablar de los peajes.

Los peajes, requieren de una confluencia de voluntades porque los peajes hoy son estructurales para que pueda existir el modelo de concesiones. para que se pueda dar una obra y sea apetecida para los financiadores del modelo de concesiones, tenemos que tener fuentes de financiación. Sí toda la financiación fuera Presupuesto General de la Nación, pues no tendría sentido tener una Concesión eso simplemente es una obra pública, se financia con el Presupuesto General de la Nación, se envía a unas vigencias futuras y se adelantan las obras. Nosotros tenemos en nuestras posibles fuentes de financiación, pues tenemos naturalmente el Presupuesto General de la Nación, tenemos los peajes, tenemos las valorizaciones, tenemos endeudamiento de la Nación que esto ya es una forma de vigencia futura que nos entrega el Ministerio de Hacienda.

Cuando así se requiere y cuando una Concesión deja de recibir ingresos por peajes, no pierde el Concesionario, no pierde un tercero, cuando una Concesión por cualquier dinámica que ocurra deja de recibir esos ingresos, tenemos que compensar los ingresos que se dejan de percibir por estas exenciones o por los motivos que sea, ¿Cómo se compensan esos peajes? Se compensan básicamente de dos maneras, la primera o muchas otras, pero principalmente dos maneras la primera es, del presupuesto que tiene el sector, pues hay que sacar un monto de dinero para mandarle de manera directa al Concesionario por esta cantidad de dinero que dejó de percibir por la no explotación, o por las exenciones, o por los motivos que sean detrás de este peaje.

Y la segunda, que es la más importante y seguramente la que nos convoca a esta Mesa, son recortes del alcance de proyectos, eso ocurre y miren las afectaciones que generan, porque sí efectivamente Honorable Representante Óscar Sánchez, efectivamente esto fue considerado en el contrato inicial y esta obra fue recortada como ya lo vamos a ver, a través de uno de esos otrosís que usted comenta, precisamente por la no posibilidad de poder percibir estos peajes y ya lo vamos a tratar. Ahora si entramos muy concretamente a esto, quería dejarles en la Mesa la importancia que tiene porque así funciona el modelo, tenemos que entender que ese es el modelo de concesiones y mientras no tengamos otras fuentes de financiación como la valorización, pues no vamos a tener otra posibilidad de reemplazar una fuente por otra, de algún bolsillo sale y pues ya les estoy contando cómo funciona.

Muy concretamente, ya la obra vale, la Concesión se adjudicó en 1995, el contrato se firmó en 1995 valor indexado al 2024 es de seiscientos veintisiete mil millones más o menos, 38 kilómetros, ahí está el Concesionario, acta de inicio en 1995, normalmente y este es otro tema bien importante para comentar acá de nuevo de cultura de concesiones, para que entendamos un poco más cómo funciona. Todos estos proyectos, tienen una etapa de preconstrucción, en esa etapa de preconstrucción, se terminan de apropiar los estudios y diseños, se terminan de hacer ajustes a que haya lugar, una vez se firma el contrato naturalmente, la etapa de preconstrucción, una etapa de preconstrucción y una etapa de operación y mantenimiento. Es muy normal que todos queramos obras, es muy normal que todos queramos tener unas mejores vías, unos mejores aeropuertos, unos mejores trenes, unos mejores ferrocarriles y pues naturalmente hay un impulso muy grande de regiones para que esto ocurra. Se surte la fase preconstrucción y miren los tiempos y a qué me refería yo con lo estratégico de la infraestructura concesionada. Muchas de las cosas que haga este Gobierno no se van a materializar con este Gobierno, muchas de las cosas que hagan ojalá se quede en actas de inicio, porque eso nos garantiza al menos que hay una expectativa importante de obras hacia adelante.

Pero, una vez se firma el contrato y voy a poner, por ejemplo, el aeropuerto de Cartagena que lo entregamos hace 15 días al nuevo Concesionario, pues él tiene un año para hacer toda su fase de preconstrucción y esperamos que en un año empiecen sus obras. En este contrato en particular, el inicio de la construcción se dió 6 años después de la firma del contrato y se demoraron 3 años en construcción, naturalmente al terminar la construcción ahí ingresa la unidad funcional y al activarse la unidad funcional, empieza el cobro de peajes. Es decir, ¿La comunidad qué percibe? Percibe que la obra está ahí, ya la pusieron ahí y que solo después de que la obra está ahí y la pusieron al servicio, me empiezan a cobrar peajes, la comunidad siente oye, pero si la obra ya está, si ya la construyeron ahora porque nos están cobrando, pues naturalmente porque el financiador tiene que empezar a recuperar su inversión por eso son inversiones a largo plazo. Y segundo, pues porque tiene que hacer una operación y mantenimiento, para que la obra se mantenga en unas condiciones óptimas.

PRESIDENTE: Tranquilo ¿Cuánto tiempo necesita?

Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

Voy a tratar de agilizar, discúlpeme cinco minutos más

PRESIDENTE: Cinco minutos más para el Presidente de la ANI.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

Entonces, bueno finaliza el período de construcción 2001 y operación y mantenimiento, perdón 2004 y empieza la fase de operación y mantenimiento esta obra está ejecutada, la obra como tal el Capex al 100%. Acá se empiezan a dar unos hitos y acá estamos hablando del antes, que nos lleva al hoy, no voy a hablar de mucho detalle de esto precisamente por el tiempo, pero acá hay un hito importante, entre 1999 y el 2001 hubo un rechazo de las comunidades a que se pusiera en operación unos peajes. Al hacerse imposible para la época estamos hablando de 24, 25 años atrás y en eso también quiero ser claro, que esas decisiones contemos cuántos Gobiernos de aquí para atrás se tomaron. Cuando no se hizo posible el cobro de estos peajes, acordaron en el año 2001 a través del otro 5, una modificación donde redujo el alcance del contrato, sí fue contratado en el contrato inicial y se modificó el contrato en el 2001, quitando particularmente estas obras. En ese tiempo entre el 2001 y la fecha se consideraron variantes, entre esas extender el plazo de ejecución hasta el 2031, para poder hacer esas obras o recortar alcance y la decisión de la época fue recortar alcance, quitando específicamente estas obras que están acá contempladas.

Y acá, otro tema de pedagogía de concesiones, ustedes han escuchado mucho las 1G, las 2G, las 3G, las 4G, las 5G y hoy estamos en estructuración las 5G están en preconstrucción actualmente y hoy estamos, en estructuración de un nuevo modelo de concesiones que todavía no está formalmente bautizado, pero incluso ya estamos estructurando unas diferentes. ¿En qué se diferencian unas de las otras? Lo más importante obviamente, hay ajustes a la actualidad nacional, pero en gran medida, son ajustes que van hacia el modelo financiero.

Estas 1G, particularmente esta Concesión, tiene un ingreso mínimo garantizado, un máximo aportante y unos excedentes. Voy a tratar de ser muy corto en esto y les voy a contar a que va. Hay una garantía por parte del Estado de los ingresos que va a recibir el Concesionario, es decir si el ingreso por peajes fue inferior a lo que estaba contratado, el Estado debe compensar lo que el Concesionario recibe. El ingreso que resulte, por encima de lo que esté en el acuerdo o lo que haya llegado por encima del ingreso mínimo garantizado, se va en un 50% a la compensación de déficit, a temas sociales, a temas prediales, a temas ambientales, a la ejecución de obras de otro tipo, ese es el 50% y eso es lo que uno digamos entra a acordar de parte del Estado en cabeza de la ANI con la Concesión y el otro 50, es remuneración para el Concesionario.

Es decir, si nosotros por algún motivo extendiéramos esto, pues por el mismo modelo de las 1G, el 50% de los ingresos de peaje irían al Concesionario y el 50% entre otras cosas, irían a ser la financiación de estas obras que están ahí. Estas obras particulares, bueno perdónenme no me descuaderno aún para comentarles un poco del tema. Estas obras en particular tienen una expectativa de dos años de duración, es decir una vez se inicie el proceso teniendo ya los estudios y diseños, teniendo en cuenta que el proceso está bastante avanzado, pues nos demoraríamos 2 años en adelantarlas, sería 2 años en los que financieramente esto no sería rentable para el Estado y ahí es donde hay la emisión de políticas públicas de parte de toda esta estructura de planeación de las que les hablé hace un rato, que la ANI no es más que un ejecutor de la política pública, donde no hay una retribución, una equidad, un balance para el Estado positivo, frente a prorrogar este tipo de concesiones, donde por su naturaleza y por el modelo, naturalmente el Estado no es quien está ganando detrás de ellas.

En paralelo con esto, la Agencia Nacional de Infraestructura inició una iniciativa pública, es decir una estructuración interna que es lo que está al alcance de la Agencia Nacional de Infraestructura, una estructuración Interna para poder eventualmente terminar estas obras. Acá un poco de números y aquí quiero ir respondiendo un par de cosas que comentaron, las obras se estiman, valen ciento veintiséis mil millones dentro de los, no alcanzo bien a ver los valores, pero perdón un segundo.

PRESIDENTE: ¿Cuánto tiempo más? Otros cinco minutos para terminar, doctor Francisco.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

Disculpas, disculpas por haberme extendido tanto. Aproximadamente, en excedentes hay alrededor de noventa y dos mil millones estos números los puedo refinar porque no los estoy viendo acá y miren, cómo las palabras y las respuestas dan una un significado diferente, en un patrimonio autónomo hay varias subcuentas, una subcuenta de excedentes, una subcuenta de temas sociales, una subcuenta de temas, claro el patrimonio autónomo hoy puede dar el valor que la Concesión informa, pero no son excedentes, hay unas tareas aún en tema sociales, en temas predicales, en temas ambientales que totaliza entonces el patrimonio autónomo y que hoy ese valor, reitero gira alrededor de los noventa y dos mil millones y pues no es el valor que ellos indican.

Entonces, sí hay una contradicción en las palabras que se usan efectivamente fue inicialmente contratado, efectivamente tuvo un otrosí, efectivamente en el 2021 hubo un proceso para adelantar los estudios y diseños, hoy estamos en la fase de estructuración y esto lo digo desde la óptica a la ANI de este proceso, si este proceso sigue con los tiempos de Ley y es ahí donde la ANI, tiene que ser muy clara con eso y se da a través de una iniciativa pública, qué es lo que gestiona la ANI, estimamos que el proceso de construcción se dé en el segundo semestre del 2026. Eso desde la óptica de la ANI, ¿Cuándo se adjudicaría? En abril del 2025, cumpliendo los tiempos de Ley el nuevo Concesionario haría una apropiación de los estudios y diseños, que si fuera en obra pública estimamos no es la tarea de la ANI, pero pues toma alrededor de cuatro meses con el modelo de concesiones, ellos toman un año en periodo de preconstrucción y la obra estaría iniciando en el segundo semestre del 2026, ¿Qué incluye esta iniciativa? Esta iniciativa, pues la apropiación de los estudios y diseños de las que ya hemos hablado, adicional los estudios y diseños de Facatativá al Rosal, que no están realizados 1.7 kilómetros más la apropiación de 1.8 kilómetros de Cartagena-Facatativá, obras adicionales de seguridad vial, los puentes, bueno todos los temas que ya hablamos acá.

Pues del lado de la Agencia, nosotros tenemos una tarea avanzada que una vez inicie la liquidación, la liquidación iniciaría a partir de la reversión, la ANI inicia la liquidación, esa liquidación dura un año o puede durar hasta un año, eso depende de cómo se logren los trabajos con el Concesionario y ahí se hacen los cruces de cuentas, ahí se habla de los pendientes por cosas que ellos aún no hayan presentado, ahí es donde ese patrimonio de la fiducia que entiendo que está alrededor de ciento treinta mil millones, pues empieza a reducir y ahí queda unos excedentes, ¿Qué pasa con esos excedentes? Esos excedentes, en el contrato dice

que los define el INVIAS junto con las políticas del Gobierno Nacional, hoy por el rol de la ANI, pues es la ANI con las políticas del Gobierno Nacional.

El Gobierno Nacional, creó el Fondo de Fuentes Alternativa de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura, el FIP en teoría ese recurso, eso es algo muy preliminar porque eso no depende de la Agencia, pues probablemente vaya del Ministerio de Transporte y de Hacienda, esto es una integración entre Ministerio de Transporte y Hacienda, para que esos recursos una vez se realice la liquidación y puedan salir del patrimonio autónomo todos estos excedentes, pues ahí se puedan si van al FIP o va al Tesoro Nacional, pues ya esa es una tarea por realizar. Perdóneme, ya esto se acabó bueno hasta ahí tenía, tengo seguramente algunos comentarios más, pero creo que ahí hemos contestado varios de los cuestionamientos y de las inquietudes, obviamente abiertos a todo lo que tengamos por responder. Muchas gracias y disculpen por el tiempo.

PRESIDENTE: Una Moción por el Representante Óscar Sánchez

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León.

Gracias Presidente. Yo sí le solicitaría al señor Presidente, que a bien tenga darle otros minutos al Director de la ANI, a ver si con todo el respeto, podemos tener respuesta a los interrogantes que formulé en el transcurso del debate, porque hasta ahora no.

PRESIDENTE: Doctor Francisco, tiene usted la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de la Infraestructura-ANI.

Bueno, pues voy a tratar de contestar lo que he tomado nota acá apreciado Representante y si nos falta algo, con mucho gusto lo contestamos. Dentro de lo que tomé nota, están los comentarios del patrimonio autónomo versus la realidad de los excedentes financieros, creo que esa pregunta quedó resuelta. Respondí lo del otrosí y qué significó el otrosí 5 y el otrosí 10, el otrosí 5 redujo el alcance, el otrosí 10 indicó que incluyeran unos estudios y diseños que como les contaba, ya se encuentran hechos. Hoy, si se quisiera hacer por obra pública se pueden hacer, porque ya hay unos avances. No obstante, no está contratado o no está contemplado en el contrato que está vigente hoy, la posibilidad de hacer esas obras.

Dejo la claridad de que, el 27 se hace la última obra del día se hace la reversión, un comentario que hubo en torno a Corficol y la política pública, pues ahí dejo claridad también de que no hay ninguna directriz de ningún tipo, que indique que hay que tratar diferencialmente a uno u otro Concesionario, para nada lo que tenemos es

una orientación de que haya equidad, de que haya responsabilidad social, de que haya un compromiso que entendamos que somos actores sociales ante todo y pues en esa tarea estamos trabajando. Pero dejamos mucha claridad, de que la Agencia Nacional de Infraestructura ni lo está haciendo, ni tiene instrucciones particulares de eso. La tarifa diferencial, esa tarifa diferencial depende de resoluciones del Ministerio de Transporte, que no se afectan por quién es el explotador del, o quién es el operador de esa Concesión en este momento deja de ser el Concesionario, lo revierte a la ANI y la ANI en un mismo proceso lo entrega al INVÍAS.

Es decir, que el operador es el INVÍAS y las políticas que haya en materia exenciones y demás, la sigue manejando conforme lo dispuesto por el Ministerio de Transporte. El derecho de recaudo del peaje, va al INVÍAS naturalmente el INVÍAS ahora como el operador, pues es el que hace estas actividades, ¿Qué ocurre con los excedentes? Ahí le dejo la pregunta al doctor Juan José, que nos ayude, porque no se ya en el INVÍAS cómo funciona. Permisos ambientales y algunos permisos que se encuentran vigentes, quedan suspendidos a la espera de hacer un traspaso de ellos hacia los nuevos, quiénes vayan a revisar la obra pública. Las obras pendientes ya las tratamos.

Bueno, creo que ahí contesté la mayoría o al menos de las que tomé nota, apreciados Representante, si tenemos más con mucho gusto.

PRESIDENTE: Gracias señor Presidente. Tiene la palabra el Ingeniero Juan José Oyuela, Director Operativo del INVÍAS, hasta por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan José Oyuela, Soler, Director Operativo del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS.

Bueno, buenos días señores Representantes, señores Alcaldes, compañeros del Gobierno Nacional. Para complementar las respuestas que dió el Presidente de la ANI, Representantes y Alcaldes entonces sobre las tarifas diferenciales, ¿Qué va a pasar ahorita el jueves? Nosotros desde el INVÍAS estamos con todo el equipo retomando y haciendo las reuniones con el Concesionario, con la ANI para retomar este corredor que hoy está concesionado, el día jueves a partir de las cero horas, ¿Qué va a pasar? Actualmente hay veinticuatro mil seiscientos treinta y cinco vehículos, que tienen una tarifa diferencial, de esos veinticuatro mil seiscientos treinta y cinco vehículos, pasan nueve mil vehículos al día por los peajes ¿Qué va a pasar? Que se va a conservar lo mismo. Entonces, nosotros en el proceso de retoma, se garantiza que esas tarifas diferenciales que el Concesionario ya otorgó, nosotros vamos a respetar y para las nuevas, se hace el procedimiento de Ley, el procedimiento normal que hacía el Concesionario en cabeza de la ANI, pero hoy a partir del jueves lo vamos a hacer de parte del INVÍAS.

Entonces, eso para que le den tranquilidad, para que señores alcaldes le comenten a la comunidad que no va a cambiar nada, o sea que si hoy su vehículo pagaba X pesos va a seguir pagando eso, porque vamos a respetar esas tarifas diferenciales que la ANI a través del Concesionario, había otorgado veinticuatro mil seiscientos treinta y cinco. Con respecto a los demás temas de la operación, quiero darles la tranquilidad que a partir del jueves, nosotros vamos a contar con todos los servicios como los cuenta hoy la Concesión, la grúa, las diferentes grúas que tienen en el corredor, éste es un corredor muy sensible por donde pasa mucho volumen de vehículos, entonces vamos a conservar las grúas que tienen ahí para cualquier accidente, cualquier eventualidad, la ambulancia, el carro-taller, vamos a conservar el mantenimiento rutinario que se le hace con las personas que están trabajando, estamos haciendo los enlaces con las personas que están haciendo, para no entrar a digamos, a improvisar la ejecución, sino que la operación se mantenga y que el usuario al final, que es el que percibe todos, yo cojo esa vía también para visitar mis padres. Entonces, que no sintamos el cambio de que terminó un Concesionario y pasó al INVÍAS. Ya las demás obras, las demás preguntas, pues lo contestó el Presidente de la ANI, el cronograma que hay, estamos dispuestos ahí Presidente y Representante a estar en esas Mesas para la estructuración y lo que se puede hacer desde el INVÍAS, lo haremos. Entonces, eso con respecto a la Concesión.

Sí quisiera dos minutos de los cinco minutos que me dieron, contestar dos de la Vía Medellín-Quibdó, en la Vía Medellín-Quibdó ya avanzamos Representantes, ya avanzamos con parte del plan que se tiene para la ejecución de los quinientos mil, ya hay cerca de cuarenta mil millones de pesos en ejecución en el corredor Medellín-Quibdó, para seguir pavimentando los 10 kilómetros que hacen falta por terminar en ese corredor, pero aparte de lo que se avanza en la pavimentación, vamos a atender puntos críticos y algo muy importante en lo que se comprometió el señor Presidente y el señor Ministro, que es la instalación de la medición de los taludes, la instalación de pluviómetro, inclinómetro, que va a permitir darnos unas alertas tempranas frente a cualquier eventualidad en esta vía. Eso está en instalación en este momento y aspiramos que, hacia mediados del próximo mes, ya esté funcionando.

El resto de los recursos, estábamos en Mesas de Trabajo con Ministerio de Hacienda, con la ANI para que lleguen al INVÍAS y cumplir esa promesa del señor Presidente. Y hablaron de dos temas del Río San Juan. El Río Atrato, el Río San Juan hoy tenemos publicado un proceso de treinta y cuatro mil millones de pesos para atender once muelles en el Río San Juan y en el Río Atrato, adjudicamos el año pasado veintisiete mil millones de pesos para hacer el dragado, dragado que se debe terminar antes del mes junio. Muchas gracias.

PRESIDENTE: El Citante quiere hacer una observación.



La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León.

Si es tan amable, le concediera el uso de la palabra a la delegada del Gobierno Departamental, la Directora del ICCU, la doctora Yesenia.

PRESIDENTE: Con mucho gusto, pero terminemos con los citados. Tiene la palabra la Ingeniera Mercy Johana Ospina Cuartas, en representación de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Ingeniera Mercy Johana Ospina Cuartas, Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.

Muy buen día para todos. En nombre de nuestro Director el doctor Alfred Ignacio Ballesteros, extendemos por parte de la Corporación un respetuoso saludo a todos los asistentes a este Debate de Control Político. Al doctor Óscar Hernán Sánchez León, Presidente y al doctor Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Vicepresidente de la Comisión Primera. En atención a la citación, nos permitimos informar sobre el cuestionario requerido por la Comisión Primera, que se dio respuesta mediante oficio el 5 de marzo del 2024, indicando que el impacto ambiental y la licencia como tal por la construcción de la vía Bogotá-Facatativá-Los Alpes, en el área de influencia de la Concesión, está a cargo de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales. Se indicó en este oficio que a través de la Resolución 340 del 30 de abril del 97, cedida con resolución al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial 281 del 23 febrero de 2005 a favor del INCO, el entonces Ministerio del Medio Ambiente, otorgó la licencia ambiental ordinaria para la ejecución del proyecto de construcción, rehabilitación y mejoramiento de la vía Fontibón-Facatativá-Los Alpes.

Es importante indicar en este sentido, que la Corporación dentro de sus competencias, tiene dos expedientes con la Concesión, el 79584 que autorizó un permiso de ocupación de cauce sobre Río Bojacá de Resolución del 9 de julio del 2021 y el Expediente 89750, que otorgó los permisos de aprovechamiento forestal. Es por ello, que para las preguntas 1, 2, 3, 4 y 7 del cuestionario, la Corporación pues no dio respuesta de fondo y se dio traslado por competencia al ANLA. Igualmente, es preciso indicar que la Concesión no ha dado inicio a las actividades de los permisos de ocupación de cauce y permisos de aprovechamiento forestal, que aún se encuentran vigentes. Doctor Óscar, es importante indicar que estos dos se encuentran vigentes hasta julio de este año sí, pero también es importante informar que el Concesionario solicitó a la CAR información, de a quién debía ceder estos permisos. En ese sentido, la Corporación indicó que eran ellos como los responsables de la autorización, informar a la Corporación, quién iba a asumir las obligaciones de los permisos dados y se le informó, qué documentos debía allegar para realizar el trámite.

Sin embargo, es importante también informar que, pues como están hasta julio de este año, quién ingrese a tener estas nuevas obligaciones, pues las tendrá en el mismo sentido que en este momento están, es por eso importante que quién asuma esas obligaciones debe solicitar, no solo la cesión del permiso, sino la prórroga porque solo no solicitaron la cesión. Entonces en ese orden de ideas, pues informar por parte de la Corporación que hacemos el seguimiento y control a los permisos autorizados y que se ha evidenciado, que no se han iniciado ninguna de las obras ni tanto para la ocupación de cauce qué consiste, en el diseño de obras hidráulicas para agua lluvia al cauce del Río Bojacá y para el aprovechamiento de todos los árboles solicitados.

Entonces, importante totalmente que nos soliciten cesión y prórroga para quien vaya a asumir las nuevas obligaciones. Sí digamos que acá tenemos la presentación, que también la vamos a dejar a la Comisión, donde indicamos lo que se acaba de exponer, importante que tengan en cuenta los números de los expedientes, tanto para autorización de ocupación de cauce, como para aprovechamientos forestales. En la presentación, se indica, cuáles fueron las obligaciones específicas que se adquiere en cada uno de los permisos y los diferentes seguimientos y controles que ha realizado la Corporación, a cada uno de los expedientes y de los permisos autorizados.

PRESIDENTE: Muy bien, ahora tiene la palabra la invitada la doctora Yesenia Herreño Bernal, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Yesenia Herreño Bernal, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca.

Muchas gracias Presidente. Buenos días a todos los Congresistas, gracias al doctor Óscar Sánchez por la invitación, saludar al Presidente de la ANI y al Ingeniero Juan José, delegado del INVÍAS. Solo desde la Gobernación, hacer un poco la trazabilidad y las gestiones que hemos venido adelantando en cabeza del Gobernador Jorge Emilio Rey. En días pasados, como lo nombraba alguna de las intervenciones de uno de los Congresistas, el Senador Ariel Ávila nos invitó a un debate sobre la reversión de la Concesión, donde se pudo hacer claridad de cuál era el alcance de las obras de la Variante Cartagenita y el tercer carril de la Concesión, que termina el 27 marzo y una petición puntual de la comunidad, de qué iba a pasar con las tarifas diferenciales y con la inversión de los recursos, que tiene a hoy recaudado el Fondo de la Concesión, más los que recaude en el tiempo que va a estar a cargo INVÍAS, en tanto la ANI termina de hacer la estructuración.

Derivado de la trazabilidad y de las comunicaciones que hemos tenido, nosotros como Gobierno hicimos una petición al Ministro de Transporte, el día 21 de febrero donde exaltamos las bondades que tiene el ICCU, como operador de varias casetas de recaudo que tenemos a lo largo del departamento, del manejo de dos concesiones que son Devisab y Panamericana, donde también pusimos a disposición como lo decía el Representante Óscar, hacer algún cierre financiero a estos proyectos que son de impacto sobre el corredor de Facatativá, en especial en Cartagenita. Sin embargo, pues por parte del Ministerio, no tuvimos respuesta de este comunicado y reiteramos, nuestro comunicado la semana pasada donde ya solicitábamos es que el recurso que está en el Fondo que ha recaudado la Concesión, se pueda invertir en el corredor que no entre a un fondo común que maneje el INVÍAS y sobre el recaudo que se haga en el año y medio, dos años que lo tenga el INVÍAS, puede también invertirse en este corredor, esas son las solicitudes puntuales que ha hecho la gobernación.

Adicional, hay unos temas que también hemos venido tratando con INVÍAS y es sobre nuestro Peaje Devisab, que tiene las mismas tarifas diferenciales que los peajes hoy de la CCFC, entonces esas tarifas pues debemos hacer un nuevo convenio con INVÍAS, debemos hacer una nueva digamos, que negociación con el operador de los peajes, para que incluya también nuestras tarifas. Hoy en día, la persona que pasa por los peajes de CCFC y pasa por Devisab, cuentan con la misma tarifa diferencial. Seguido a estas comunicaciones, también en alguna oportunidad invitamos a la ANI como Gobernación de Cundinamarca e hicimos una reunión, donde nos expusieron el avance de la estructuración de la Concesión corta. Derivado de esa reunión y conociendo cuáles son las obras que se van a ejecutar a través de esta Concesión corta que dura cinco años.

Solicitamos que dentro de las obras a adelantar se incluyan dos intersecciones que no están planteadas, que es la intersección del Río Bogotá y la intersección de Purina dentro de la Concesión corta porque sin esto, pues digamos que continuamos con los mismos problemas del tráfico que tenemos sobre el corredor de Bogotá hasta Facatativá. Esto lo hicimos también formalmente, solicitamos que nos enviaran los diseños a ver si por parte de la Gobernación, nosotros podemos adelantar algunas gestiones de tipo predial para que ustedes puedan incluir esas dos intersecciones dentro de la Concesión corta, eso es lo que se ha solicitado por parte de la Gobernación. Estamos dispuestos a lo que decida el Ministerio, en la materia si quieren que nosotros aportemos.

PRESIDENTE: Un minuto para terminar.

Continúa con el uso de la palabra la doctora Yesenia Herreño Bernal, Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca.

Si quiere que, por parte del departamento se aporte algún recurso, o se haga el manejo u operación de alguno de estos corredores, las comunicaciones están radicadas y todas digamos que las solicitudes en cabeza del gobernador, también han sido socializadas con el Ministerio. Muchas gracias a todos.

PRESIDENTE: Muchas gracias a la doctora Yesenia. Doctor Óscar Sánchez, vencidas las participaciones de las Bancadas de los citados y de los invitados, cierra usted el Debate de Control Político.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Óscar Hernán Sánchez León.

Gracias señor Presidente. Alguien lo decía, creo que fue mi compañero Gersel que este mecanismo del Control Político, que se tiene en la Corporación por supuesto haciéndole seguimiento, debe ser más efectivo y al escuchar al Gobierno, en cabeza del Ministerio de Hacienda que desafortunadamente la doctora María Fernanda, no está y deja en el ambiente que el Ministerio de Hacienda, no tiene nada que ver en eso y alguno de ustedes lo manifestó, que la decisión estaba en el Ministerio de Transporte y en el Ministerio de Hacienda, para la distribución de los recursos compañero Eduard y en ese escenario, pues vemos nosotros con gran preocupación muchos de los que nos están viendo, de los que han asistido a este debate, tanto los alcaldes me preguntaban ahorita y en qué quedamos, casi que no es lo mismo, retrocedimos.

Yo escuché una palabrita, que poco les gusta a muchos del Gobierno y a mí tampoco, valorización y la escuché, ojalá haya sido o no haya sido el eco de ustedes, para el proceso de estas obras. Claro, que el Ministerio de Hacienda tiene que ver, los recursos ingresarán al Tesoro Nacional y hasta donde yo sé, lo direcciona el Ministerio, que equivocada está la, si es la Viceministra con todo el respeto y cariño doctora María Fernanda, le importa mucho el debate, que no está. Y en ese orden de ideas, igual agradecemos algunas de las respuestas que fueron dadas por ustedes y otras nos dejan muy preocupados.

Yo quiero empezar, que nosotros doctor Ospina no nos estamos inventando absolutamente nada, aquí hay una respuesta de la Concesión y habla de los recursos que están en la cuenta de la Concesión. Usted también explica, eso tiene unos compromisos y estaré a la altura de noventa y dos mil millones claramente lo dice, que aún así, siguen siendo importantes para la construcción de esas obras. El doctor Eduardo Viceministro de Transporte, nos decía y nos hablaba sobre la tarifa diferencial, pero afortunadamente a buena hora el doctor Juan, Director en la Dirección de INVÍAS, nos da una claridad y una claridad fehaciente en el sentido cómo lo manifiesta usted, en más de veinticuatro mil personas beneficiadas de esta tarifa diferencial, que continúa gozando el 28 de marzo con ustedes, de este beneficio, pero que también quiénes están en trámite o quienes vuelvan a iniciar un

trámite o comience a iniciar un trámite para la tarifa diferenciar lo puede hacer, eso lo entendí y creo que eso fue lo que usted nos transmitió. Ahí puede haber tranquilidad en la población, claro no obstante, la fila es bastante grande de las solicitudes que hay para esa tarifa diferencial.

Yo reitero y lo digo que ojalá doctor Ospina, esa palabrita no la vayan a colocar en práctica y menos en esta Concesión, que ya la población colocó el billullo, colocó el billete, ya lo pagó, ahí está, no nos estamos inventando nada, pero más allá, este Congreso le dio la facultad y le creó un mecanismo al Gobierno si hubiera querido. Yo quería preguntarle a la Viceministra de Hacienda, ¿Hay radicado un oficio en el Ministerio por parte del Ministro de Transporte, solicitando de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo en su Artículo 5°, recursos que hacen falta para ejecutar esta obra? Porque la gran mayoría de las obras doctor de la segunda fase, son con excedentes financieros, no lo hay. Me hubiera gustado que ella lo hubiera ratificado acá, esa es una herramienta que está en el Plan Nacional de Desarrollo, que aprobó esta Corporación y que le agradecemos al Congreso de la República y a la Bancada del Departamento de Cundinamarca por sustentarla y avalarla para que el Gobierno la aprobara, pero no queremos y es el sentir de la gran mayoría de líderes y de usuarios de este corredor, el tema de valorización, porque la plata ya está, falta es una decisión nos guste o no nos guste, es política, no tiene vuelta de hoja es una decisión política.

Y por eso, yo le pido a usted el gran favor doctor Ospina, sea Embajador de esa Provincia o a usted doctor Uribe Alirio, ayúdeme a hablar con el Presidente de la República para explicarle la necesidad, que él conoce, que él ha caminado ese barrio y ese municipio y estoy seguro, que se tocará la sensibilidad del Presidente para que en su buen entender, nos asisten los recursos para terminar esta vía o por lo menos, esos recursos de excedentes financieros que van a quedar noventa mil, cien mil, ciento veintisiete mil, lo que sea esos excedentes deben garantizarse que se inviertan en este corredor, con todas las necesidades que hay en el país por supuesto que sí, pero que se inviertan en este corredor. Y lo decía Yesenia, la Directora del ICCU del departamento y también me causó curiosidad y preocupación, desde el día que hablamos en su despacho para el tema del debate y usted nos comentaba doctor, de crear una alianza para construir algunas obras y entre esas la Variante a la altura de Cartagenita, eso preocupa.

Yo le pediría el favor, que por fuera de esa estrategia, por fuera esa alianza público-privada o como ustedes la hayan denominado, sáquennos estas obras que hoy están sustentadas con los recursos que los mismos ciudadanos han pagado, a través de la tarifa, eso es viable, reitero eso es voluntad y ustedes lo pueden hacer. Qué preocupación tan grande que están estructurando para que el segundo semestre del 26, pueda salir entiendo este proceso, los excedentes llegaran a INVÍAS, que es lo más seguro. Doctor Juan, igual y me alegra saber que también es usuario de este corredor y usted lo conoce, no necesitamos decírselo ayúdenos,

ayúdenle a esta población para que esos recursos los designen para quitar ese embudo a la altura de Cartagenita en el tramo Río Bogotá-Facatativá-Los Alpes, ayuden a ello. Créame que es verdad y lo decía el señor Director de la ANI, cuando alguien le preguntaba de los compañeros que intervinieron, ¿Qué va a pasar con los excedentes? No sé si escuché mal, pero dice, esa determinación no la tomo yo, la toma el Ministerio de Transporte y la toma el Ministerio de Hacienda. Yo por eso decía, importante que el Ministro de Transporte hubiese estado en el debate, para poder tomar decisiones en beneficio de una población.

Los permisos ambientales, están y nos lo ratifican hasta junio debemos o se debe hacer por parte del INVÍAS, que viene a ser el que va a recaudar a partir del 28 de marzo, los trámites para que las obras que están en ejecución no se atrasen, obras muchas de ellas ejecutadas por los municipios como lo dice el Alcalde de Madrid, aquí presente a la altura de su municipio, del casco urbano de su municipio para beneficiar a una población.

Doctor Juan José, yo lo invito y aquí tenemos que buscar un liderazgo en el Gobierno y ojalá sea usted, en cabeza del Ministro de Transporte y en cabeza de la ANI por supuesto, en que instalemos, que no hagan oídos sordos a que instalemos la Mesa de Trabajo, es mejor instalarla acá en unas aulas, en un municipio, en el despacho de una alcaldía, en el despacho de la gobernación y no en una vía. Hoy doctor Eduard, usted conoce la región, muchos de los que hoy están en el Gobierno, ayudaron para respetar los derechos de la ciudadanía en el año 95, en el año 98, cuando se conformó esta Concesión, ese sentido de pertenencia, esa solidaridad a esos líderes las pedimos hoy para sus mismas comunidades, las nuestras. Yo sé, que en tan solo año y medio de Gobierno no se ha perdido el sentido de sensibilidad con las poblaciones, pero sí necesitamos de manera urgente y que podamos llevar un mensaje.

El mensaje que hoy se llevan, los alcaldes y los líderes y quienes nos estén viendo es, quedamos lo mismo y peor, porque resulta que ya la plata que hay por allá comenzaron a hablar de valorización. Yo reitero por tercera vez, tienen que repensarlo no queda bien a un Gobierno del Cambio, hacer estas obras que ya pagó la ciudadanía, con valorización, ¿Quiénes deben de estar en mi concepto, en esa Mesa de Concertación? Pues por supuesto el Ministro, en cabeza de él porque ahí se toman las decisiones y aquí lo he escuchado en varias intervenciones, INVÍAS, la ANI, el Gobierno departamental en cabeza de su Gobernador, por supuesto los municipios en cabeza de sus alcaldes y las comunidades, porque hay veedurías a este proceso, hay comunidad organizada para poder entrar a hacerle seguimiento o mejor, continuar el seguimiento. No dejemos a un lado el proceso de las comunidades, es mejor trabajar en armonía y no a presión.

Yo sí los invito, a que lleven ese mensaje y yo sé que si el doctor Alirio Uribe, me permite y me logra sacar ese espacio en el mismo sentido se lo transmitiré al

Presidente de la República. Hoy me voy más preocupado, por lo menos en el 2019 nos llevamos una esperanza que se hizo realidad en el otrosí 10 y que en agosto del 2022, tenía la posibilidad este Gobierno, de iniciar la obra por etapas, por etapas no lo digo yo, lo dijo la Concesión, que hizo los estudios, los diseños de ese proyecto.

Señor Presidente y compañeros Representantes, señores alcaldes, la comunidad que nos acompaña, de verdad gracias por lo menos por escucharnos, por ser una voz válida de ustedes ante el Alto Gobierno, para que el 28 doctor Juan José tomen una decisión acertada de realizar esas obras, de incluir o de direccionar estos excedentes financieros, en este corredor. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: Gracias al señor citante. De esta manera, se cierra el debate de Control Político. Un comentario el doctor Lozada.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas.

Presidente, sea lo primero felicitar al señor Ponente de este debate el doctor Oscar Sánchez, porque desde su lado hizo un extraordinario debate, apasionado, con cifras, con documentos, mostrando la realidad de lo está sucediendo en ese corredor vial del cual además querido Presidente Sánchez, usted sabe que también soy usuario y bastante habitual y puedo certificar que todo lo que aquí el Representante Sánchez ha dicho, es cierto.

Pero, querido Presidente, esta Comisión no puede seguir aceptando el irrespeto al que lo tiene sometido el Gobierno Nacional y nosotros, yo no porque todas las veces lo digo y por eso pido este comentario para repetirlo como por decima vez, es inaceptable que no vengan los Ministros, pero más inaceptable es que nosotros se los permitamos. Si yo estuviera allá sentado como está usted hoy, Amparito puede dar buena fé, estarían todos esos señores de una vez en la Procuraduría General, porque es que esta Comisión se tiene que respetar y no solamente Presidente, se hace respetar esta Comisión, exigiendo y cumpliendo con lo que dice la Ley 5ª en términos de qué sucede cuando un Ministro, decide no venir a cumplir con su obligación Constitucional a esta Comisión, sino que también se hace querido Presidente, cuando le responden a uno las preguntas.

Yo aquí lo que vi, fue un absoluto baile de indecisiones, de generalidades, funcionarios que vienen aquí a decirnos cosas que son las más evidentes, como si nosotros no nos preparamos para venir a esta Comisión, eso es una absoluta falta de respeto. Pero, cuando tienen que hablar de lo concreto, de lo preciso, de lo cierto y de los cuestionamientos puntuales que hace aquí un Representante, entonces dicen voy a pasar lo más rápido que pueda sobre esto, eso le oí al Director de la ANI.

¡Oh por Dios! Respeten a la Comisión Primera, hagamos respetar nuestra Comisión Presidente. La semana pasada con el debate del Representante Ardila, fue lo mismo y como se rehúsan a venir a cumplir con sus obligaciones Constitucionales, terminamos después de tres aplazamientos, teniendo que hacer esto con funcionarios de tercer nivel y no con los responsables políticos de las Carteras, debería darle vergüenza al Gobierno del Presidente Petro, que duró aquí cuántos años haciendo Oposición y exigiendo que las respuestas vinieran de los titulares políticos de las Carteras, que ahora venga a burlarse abiertamente de la Comisión Primera, eso no tiene presentación.

Y yo le pido Presidente, que de aquí en adelante, Ministro que no viene a la Comisión Primera, ponga de una vez la queja en la Procuraduría, hágalo de facto sin votaciones en esta Plenaria es su facultad, hágalo como lo hemos hecho otros que hemos estado en esa silla para hacer respetar a la Comisión más importante del Congreso de la República. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: Anuncie Proyectos, señora Secretaria.

SECRETARIA: Si señor Presidente, anuncio por instrucciones suyas, los Proyectos que discutirán y votaran en la próxima Sesión.

- **Proyecto de Ley Estatutaria No. 184 de 2023 Cámara** “Por medio de la cual se modifica la Ley 1909 de 2018 y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de Ley Estatutaria No. 212 de 2023 Cámara** “Por medio de la cual se crea el sistema general para la atención integral y protección a personas con trastorno del neurodesarrollo y en condiciones similares y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de Ley Estatutaria No. 200 de 2023 Cámara** “Por la cual se define y regula la inteligencia artificial, se ajusta a estándares de derechos humanos, se establecen límites frente a su desarrollo, uso e implementación y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de Ley Estatutaria No. 053 de 2023 Cámara** “Por medio de la cual se regula el derecho a la participación de la ciudadanía afectada y potencialmente afectada por el desarrollo de proyectos de exploración y explotación de recursos naturales no renovables, se crean mecanismos de participación para deliberar y decidir sobre la ejecución y desarrollo de esos proyectos y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de Ley Estatutaria No. 236 de 2023 Cámara** “Por la cual se reforma la Ley 1621 de 2013 y se dictan otras disposiciones para reforzar la protección a los derechos humanos y fortalecer el marco jurídico que permita a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia y cumplir con su misión constitucional y legal”.



Presidente, han sido anunciados por instrucciones suyas, los Proyectos que se discutirán y votarán en la próxima Sesión, que para ello se cite.

PRESIDENTE: Se levanta la Sesión, se convocará por Secretaria. Mañana debate de Control Político.

SECRETARIA: Así se hará señor Presidente, ha levantado usted la Sesión siendo las 12:37 de la tarde y por Secretaria, haremos llegar el Orden del Día de mañana.

ANEXOS: Doce (12) Folios

Oscar Hernán Sánchez León
Presidente

Oscar Rodrigo Campo Hurtado
Vicepresidente

Amparo Yaneth Calderón Perdomo
Secretaria

Dora Sonia Cortés Castillo
Subsecretaria

Proyectó: María Ricardo – Paola Santos.
Revisó: Dora Sonia Cortés Castillo