REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XIV - Nº 684 Bogotá, D. C., miércoles 28 de septiembre de 2005 EDICION DE 48 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

CONTENIDO

Págs.

Acta número 189 de la Sesión Ordinaria del día miércoles 27 de julio de 2005 3
Listado de asistencia de honorables Representantes 3
Transcripción de excusas de los honorables Representantes 4
Orden del Día 7
Quórum decisorio 8
Aprobación del Orden del Día 8
Lectura Actas de Conciliación para aprobación en la próxima sesión 8
Lectura proyectos de ley para aprobación en la próxima sesión 8
Intervención del honorable Representante Alvaro Alfonso Campo Escobar 9
Intervención del honorable Representante Wilson Alfonso Borja Díaz 9
Proposiciones 9
Intervención del honorable Representante Ernesto Mesa Arango 9
Intervención del honorable Representante Jairo Alonso Coy Torres 9
Intervención del honorable Representante Jorge Gerardo Piamba Castro 10
Intervención del honorable Representante Buenaventura León León 12
Intervención del honorable Representante William Vélez Mesa 13
Intervención del honorable Representante Omar Armando Baquero Soler 13
Intervención del honorable Representante Buenaventura León León 13
Intervención del honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez 18
Intervención del señor Ministro de Tránsito y Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao 19
Intervención del señor Director de INCO, doctor Luis Carlos Ordosgoitia Santana 23
Intervención del honorable Representante Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez 23
Intervención del señor Director de INCO, doctor Luis Carlos Ordosgoitia Santana 24
Intervención del señor Director del Invías, doctor Mauricio Ramírez Koppel 25
Sesión Permanente 26
Intervención de la honorable Representante Rosmery Martínez Rosales 26

Págs.

Intervención del honorable Representante Jorge Gerardo Piamba Castro 26
Intervención del honorable Representante Buenaventura León León 27
Intervención del honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez 27
Intervención del honorable Representante Miguel Angel Durán Gelvis 27
Intervención de la honorable Representante Rosmery Martínez Rosales 28
Intervención de la honorable Representante Myriam Alicia Paredes Aguirre 29
Intervención del honorable Representante Jairo Alonso Coy Torres 29
Intervención del honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra 30
Intervención del honorable Representante Jorge Gerardo Piamba Castro 31
Intervención de la honorable Representante Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda 31
Intervención del honorable Representante Wellington Ortiz Palacios 31
Intervención del honorable Representante Carlos Eduardo Enríquez Maya 32
Intervención del honorable Representante Octavio Benjumea Acosta 33
Intervención del honorable Representante Jorge Carmelo Pérez Alvarado 33
Intervención del honorable Representante Jorge Eduardo Casabianca Prada 33
Intervención del honorable Representante Luis Antonio Serrano Morales 34
Intervención del honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín 35
Intervención del honorable Representante Gustavo Lanzziano Molano 35
Intervención del señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao 36
Intervención del honorable Representante Gustavo Lanzziano Molano 36
Intervención del honorable Representante Omar Armando Baquero Soler 37
Intervención del señor Director del Instituto Nacional de Vías, doctor Mauricio Ramírez Koppel 38
Intervención del honorable Representante Etanislao Ortiz Lara 38
Intervención del honorable Representante Carlos Julio González Villa 38
Intervención del honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo 39
Intervención del honorable Representante Luis Jairo Ibarra Obando 40
Intervención del honorable Representante Alvaro Antonio Ashton Giraldo 40
Intervención del honorable Representante Omar Flórez Vélez 40
Intervención del honorable Representante Jorge Homero Giraldo 41
Intervención del honorable Representante Milton Arlex Rodríguez Sarmiento 42
Intervención del honorable Representante Edgar Eulises Torres Murillo 42
Intervención del honorable Representante Jorge Carmelo Pérez Alvarado 43
Intervención del honorable Representante Francisco Pareja González 43
Intervención del honorable Representante Luis Fernando Almario Rojas 44
Intervención del señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao 45
Proposiciones, constancias 48
Cierre 48

ACTAS DE PLENARIA

Legislatura del 20 de julio de 2005 -20 junio de 2006

Número 189 de la Sesión Ordinaria del día miércoles 27 de julio de 2005

Presidencia de los honorables Representantes: *Julio E. Gallardo Archbold, Sandra A. Velásquez Salcedo* y *Guillermo Rivera Flórez.*

En Bogotá, D. C., Sede Constitucional del Congreso de la República a los 9 días del mes de agosto de 2005, abriendo el registro a las 3:07 p. m. e iniciando a las 4:07 p. m., se reunieron en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional, los honorables Representantes que adelante se indican, con el fin de sesionar de conformidad con el mandato legal.

La Secretaría ordena la apertura del registro electrónico y la realización de las anotaciones manuales, conforme a la orden impartida por el Presidente provisional José Héctor Arango Angel.

La Subsecretaria Auxiliar informa:

Se abre el registro electrónico y se hacen los registros manuales respectivos.

Registro electrónico y manual

Cámara de Representantes
República de Colombia
RCS N° 2291
27-07-05
5:59:32 p.m.

Asistentes:

27-07-05 15:07
Aguirre Muñoz Germán
Amador Campos Rafael
Torrado G. María C.
Arango Angel Héctor
Arango Torres Fabio
Arenas Prada Miguel
Arias Hoyos Rocío
Ashton Giraldo Alvaro
Ortiz Lara Etanislao
Arias Mora Ricardo
Avendaño L. Pompilio
Benedetti Armando
Bermúdez S. José I.
Berrío Torres Manuel
Caropresse M. Manuel
Ceballos Arévalo Sandra
Celis Carrillo Bernabé
Celis G. Carlos A.
Casabianca P. Jorge
Char Navas David
Ospina A. Héctor J.
Córdoba L. Francisco
Duque García Luis F.
Diazgranados Sergio
Durán Barrera Jaime
Elejalde A. Ramón
Flórez Rivera José L.
Flórez Vélez Omar
Gamarra S. José
Giraldo Jorge Homero
Angel Barco Enrique
Gutiérrez C. Nancy P.
Jaimes Ochoa Adalberto
Jattin Corrales Zulema
Jiménez Tamayo Luis
Martínez R. Rosmery
Maya Ponce Luis Edmundo
Mesa Arango Ernesto
Montes A. Reginaldo
Quintero M. Carlos
Moreno Ramírez Betty
Negret Mosquera César
Olano Becerra Plinio
Ortega Rojas William
Parody D'Echeona Gina
Piedrahíta C. Carlos
Pinillos Abozaglo Clara
Ramírez U. Jorge E.
Restrepo G. Griselda
Rivera F. Guillermo
Lanzziano M. Gustavo
Salas Moisés Luis E.
Sanguino Soto Luis E.
Santos M. Guillermo
Serrano Morales Luis
Silva Amín Zamir E.
Silva Meche Jorge J.
Soto Jaramillo Carlos
Torres M. Edgar E.
Housni Jaller Jack
Hernández D. Efrén
Vargas Castro Javier
Vargas Moreno Luis E.
Varón Cotrino Germán
Velasco Chaves Luis
Velásquez C. Jhon
Velásquez S. Germán
Vélez Mesa William
Espinosa Arrieta G.
Viana Guerrero Germán
Wilchez C. Oscar
Zambrano E. Bérner
Acosta Osio Alonso
Almario R. Luis Fernando
Arango P. Jorge E.
Arcila C. José Luis
Baquero Soler Omar A.
Camacho W. Roberto
Campo Escobar Alfonso
Canal Albán Jaime E.
Castro G. Santiago
Delgado Blandón Jorge
Devia Arias Javier R.
Díaz Matéus Iván
Durán Gelvis Miguel
Enríquez Maya Eduardo
Gallardo A. Julio
Díaz Contreras Jairo
Garciaherreros Jorge
Gutiérrez José G.
Hoyos Villegas Juan
Hurtado Cano Juan
Ibarra Obando Luis J.
Jiménez Salazar Pedro
Caro Castillo Antonio
León León Buenaventura
Mejía Urrea César
Moreno G. Araminta
Paredes A. Miryam A.
Paz Ospina Marino
Pedraza Ortega Telésforo
Pérez Pineda Oscar D.
Piamba Castro José
Raad Hernández Elías
Ramírez Ramírez Pedro
Tamayo Tamayo Fernando
Villamizar A. Alirio
Zuluaga Díaz Carlos
Arenas G. Pedro J.
Almendra V. Lorenzo
Borja Díaz Wilson A.
Fandiño C. Edgar
López Maya Alexánder
Martínez F. Jairo
Navas Talero Germán
Ortiz P. Wellington
Pardo Rodríguez Pedro
Petro Urrego Gustavo
Silva Gómez Venus A.
Urrutia Ocoró María
Zárrate Osorio Hugo.

Registro manual:

Alvarez Montenegro Javier Tato
Cervantes Varelo Jaime
Cuéllar Luis Antonio
García Valencia Jesús Ignacio
Valencia Franco Luz Piedad
Rangel Sosa Miguel Angel
Coy Torres Jairo Alonso
Imbett Bermúdez José María
González Villa Carlos Julio
Suárez Mira Oscar de Jesús
Sánchez Arteaga Fredy Ignacio
Bastidas Castillo Julio César
Herrera Cely José Manuel
Amín Hernández Jaime
Pérez Alvarado Jorge Carmelo
Feris Chadid Jorge Luis
Monsalvo Gnecco Luis Alberto
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando
Benjumea Acosta Octavio
Rodríguez Sarmiento Milton
Pareja González Francisco
Velásquez Salcedo Sandra Arabella
Besaile Fayad Musa
Pineda Arcia Eleonora María
Torres Barrera Hernando
Valencia Duque Antonio
Gerléin Echeverría Jorge
Sinisterra Santana Erminsul
González Brito Wílmer David
Tapasco Triviño Dixon
Caballero Caballero Jorge Luis.

Excusas presentadas por los honorables Representantes, por su no asistencia a la presente sesión:

Alfonso García Juan de Dios
Alvarez Hoyos Tania
Benito-Revollo Balseiro Muriel
Chavarro Carlos Ramiro
Crissien Borrero Eduardo
Cuello Baute Alfredo
Cuervo Valencia Carlos Ignacio, Comisión a Washington, 5 al 29 de julio de 2005
Dussán López Luis Enrique
Espeleta Herrera Jaime Darío
González Maragua Jaime Antonio
Gutiérrez Jaramillo Adriana
Jozame Amar Tony
Vives Pérez Joaquín José
Zabala de Londoño Jesusita.

* * *

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2005
Doctor
ANGELINO LIZCANO RIVERA
Secretario General
Congreso de la República
Bogotá, D. C.

Apreciado doctor:

En razón a invitación que me cursó la Presidencia de Bavaria S. A. al acto de inauguración de la nueva Cervecería de Bucaramanga, no me es posible asistir a la sesión de plenaria el día 27 de julio de 2005.

Cordialmente,

Juan de Dios Alfonso García,
Representante a la Cámara,
Departamento de Santander.

El Presidente de la Junta Directiva de Bavaria S. A.,

Julio Mario Santo Domingo,
su Presidente Ricardo Obregón Trujillo

Tienen el gusto de invitarle a la inauguración de la nueva Cervecería de Bucaramanga el miércoles veintisiete de julio a las seis de la tarde.

Kilómetro 4 vía Café Madrid
Favor confirmar
Tels.: 638 9371 -638 9290
Bogotá, D. C., julio de dos mil cinco

* * *

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005
CR-TAH-052-05
Doctor
ANGELINO LIZCANO RIVERA
Secretaría General
Cámara de Representantes
Bogotá
Referencia: Excusa

Me permito informarle, la no asistencia a la Plenaria programada para el día 27 de julio de 2005, se me presentó una calamidad doméstica y debo desplazarme a la ciudad de Cali.

Cordialmente,

Tania Alvarez Hoyos,
Representante a la Cámara,
Departamento del Valle del Cauca.

* * *

Bogotá, D. C., julio 26 de 2005
Doctor
JESUS ALFONSO RODRIGUEZ
Subsecretario General
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad
Cordial saludo:

Por instrucciones expresas de la honorable Representante a la Cámara por Sucre, doctora Muriel Benito-Revollo Balseiro, estoy haciendo entrega de la excusa médica donde consta que se encuentra incapacitada por un período de dos (2) días a partir de la fecha.

Por lo cual agradezco se sirva excusarla por la no asistencia a las Plenarias correspondientes a estos días.

Agradezco la atención recibida.

Cordialmente,

María Eugenia Hoyos Cárdenas,
Asistente.

Cámara de Representantes
Servicio Médico
Certificado de Incapacidad

Apellidos y nombres: Benito-Revollo Balseiro Muriel de Jesús Nº de afiliación 64515688

Fecha de expedición: Año 2005. Mes VII. Día 26.

Diagnóstico: Dolor abdominal. Prórroga No.

Contingencia EG.

Fecha de inicio: Año 2005. Mes 07. Día 26.

Días de incapacidad: Dos (2).

Firma – sello médico:

firma ilegible.
Registro Médico 19203614.

* * *

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005
Doctor
JESUS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
Subsecretario General
Cámara de Representantes
Ciudad
Respetados señores:

Por instrucciones de los honorables Representantes Carlos Ramiro Chavarro y Luis Enrique Dussán López, comedidamente nos dirigimos ante usted para presentar excusa a la sesión plenaria realizada el día 27 de julio de 2005, toda vez que de conformidad con la Resolución 1100 de fecha 26 de julio del presente año, han sido comisionados para asistir en representación de la Cámara de Representantes a la "Marcha por la vida y la paz" convocada por los estamentos públicos y privados del departamento del Huila, impidiéndoles cumplir con la sesión plenaria programada.

Anexo fotocopia Resolución 1100 del 26 de julio de 2005.

Cordial saludo,

Gloria Elena Ramírez, Asesor Representante doctor *Carlos Ramiro Chavarro*; *Gloria Patricia Suárez*, Asesor Representante doctor *Luis Enrique Dussán López.*

* * *

RESOLUCION MD NUMERO 1100 DE 2005

(julio 26)

por la cual se autoriza una comisión a un honorable Representante.

La Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, en uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO:

Que mediante oficios del 26 de julio de 2005, los honorables Representantes por el departamento del Huila, doctores Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar y Luis Enrique Dussán López, solicitan a la Mesa Directiva de la Corporación, se les autorice en Comisión por los días 26 y 27 de julio de 2005 a la ciudad de Neiva, Huila, para asistir en representación de la Cámara a la

marcha por la vida y la paz, convocada por los estamentos públicos y privados, en solidaridad con los secuestrados en Colombia. Aduciendo además, por parte del doctor Chavarro Cuéllar que dentro del grupo de secuestrados canjeables se encuentra la doctora Gloria Polanco de Lozada, primer renglón de su lista electoral por la Circunscripción del Huila para el período constitucional 2002-2006;

Que el numeral 8 del artículo 41 de la Ley 5ª de 1992, faculta a la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, autorizar Comisiones Oficiales de Congresistas fuera de la sede del Congreso siempre que no impliquen utilización de dineros del erario público;

Que como consecuencia del considerando anterior, la Mesa Directiva en un gesto humanitario y solidario considera importante comisionar a los honorables Representantes Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar y Luis Enrique Dussán López para que asistan en representación de la Cámara a "La marcha por la vida y la paz", convocada por los estamentos públicos y privados, en solidaridad con los secuestrados en Colombia a la Cámara a realizarse en la ciudad de Neiva, Huila, durante los días 26 y 27 de julio de 2005;

Que en mérito de lo expuesto la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes,

RESUELVE:

Artículo 1°. Comisionar a los honorables Representantes Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar y Luis Enrique Dussán López para que asistan en representación de la Cámara a "La marcha por la vida y la paz", convocada por los estamentos públicos y privados del departamento del Huila, en solidaridad con los secuestrados en Colombia a realizarse en la ciudad de Neiva durante los días 26 y 27 de julio de 2005.

Artículo 2°. La asistencia por parte de los honorables Representantes comisionados en el artículo primero (1°) de la presente resolución, no implica erogación alguna del erario de la Cámara de Representantes.

Artículo 3°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 26 de julio de 2005.

El Presidente,

Julio E. Gallardo Archbold.

La Primera Vicepresidenta,

Sandra A. Velásquez Salcedo.

El Segundo Vicepresidente,

Guillermo A. Rivera Flórez.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

Bogotá D. C., julio 27 de 2005

Doctor

ANGELINO LIZCANO RIVERA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Excusa por inasistencia del honorable Representante Eduardo Crissien Borrero a la plenaria del día 27 de julio de 2005.

Por instrucciones del Representante a la Cámara Eduardo Crissien Borrero, me permito comunicarle que él no asistirá a la plenaria a realizarse en el día de hoy, por cuanto padece quebrantos de salud, por los cuales está incapacitado.

En próximos días allegaré la debida incapacidad médica.

Por lo anterior, y en cumplimiento del artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, rogaría se tenga en cuenta la presente excusa.

Atentamente,

Amparo Pacheco,

Asesor UTL.

* * *

Valledupar, julio 26 de 2005

Doctor

ANGELINO LIZCANO

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Comedidamente me permito solicitarle el favor se me excuse por no asistir a las sesiones plenarias convocadas para los días 26 y 27 de julio del presente año, debido a que me encuentro incapacitado.

Anexo incapacidad médica.

Cordialmente,

Alfredo Cuello Baute,

Representante a la Cámara.

José Antonio Fernández Orozco M.D. F.A.C.G.

GASTROENTEROLOGIA

ENDOSCOPIA DIGESTIVA

Universidad Nacional Autónoma de México

Paciente: Alfredo Cuello Baute.

Fecha: Julio 26 de 2005.

Certifico que el mencionado paciente presenta diagnóstico de Enterocolitis infecciosa. Se da incapacidad por dos (2) días a partir de la fecha.

Atentamente,

José Antonio Fernández Orozco,

R. M. 0907.

* * *

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2005

Doctor

JESUS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO

Subsecretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Estimado doctor Rodríguez:

Quiero hacer llegar a usted excusa en nombre del doctor Carlos Ignacio Cuervo Valencia, Representante a la Cámara por el departamento de Antioquia, por la inasistencia el día 27 de julio de 2005, a la sesión plenaria, ya que este día estaré en la ciudad de Washington, D. C., en el Curso para Formadores colombianos en Gerencia Social, durante los días 5 al 29 de julio del presente año.

Anexo copia de la Resolución número 0920, "por la cual se autoriza una comisión al exterior".

Cordialmente,

Juan José Trujillo Ramírez,

Asesor,

honorable Representante *Carlos Ignacio Cuervo V.,*

Departamento de Antioquia.

Anexo: Uno.

RESOLUCION MD NUMERO 0920 DE 2005

(junio 30)

por la cual se autoriza una comisión al exterior.

La Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, en uso de sus facultades legales otorgadas por la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO:

Que el numeral 8 del artículo 41 de la Ley 5ª de 1992 faculta a la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes autorizar Comisiones Oficiales de Congresistas fuera de la sede del Congreso siempre que no impliquen utilización de dineros del erario público;

Que mediante oficio de fecha 16 de junio de 2005, suscrito por la Directora del Banco Interamericano de Desarrollo-Instituto Interamericano para el Desarrollo Social, doctora Nora Rey de Marulanda, se invitó al honorable Representante Carlos Ignacio Cuervo Valencia, para que participe en el Curso para Formadores colombianos en Gerencia Social que impartirá el INDES con colaboración del Ministerio de la Protección Social de Colombia, que tendrá lugar en la ciudad de Washington, D. C., durante los días 5 al 29 de julio de 2005;

Que el honorable Representante Carlos Ignacio Cuervo Valencia verbalmente, solicita a la Mesa Directiva se expida la resolución correspondiente que le autorice viajar a la ciudad de Washington, D. C., para participar en su calidad de Representante a la Cámara, en el Curso para Formadores colombianos en Gerencia Social que impartirá el INDES con colaboración del Ministerio de la Protección Social de Colombia, que tendrá lugar en la ciudad de Washington, D. C., durante los días 5 al 29 de julio de 2005;

Que como consecuencia del considerando anterior, la Mesa Directiva considera importante Comisionar al honorable Representante Carlos Ignacio Cuervo Valencia, para que asista en el Curso para Formadores colombianos en Gerencia Social que impartirá el INDES con colaboración del Ministerio de la Protección Social de Colombia, que tendrá lugar en la ciudad de Washington, D. C., durante los días 5 al 29 de julio de 2005;

Que en mérito de lo expuesto la Mesa Directiva de la Corporación,

RESUELVE:

Artículo 1º. Comisionar conforme a su solicitud y a las normas legales vigentes al honorable Representante Carlos Ignacio Cuervo

Valencia, para que asista en el Curso para Formadores colombianos en Gerencia Social que impartirá el INDES con colaboración del Ministerio de la Protección Social de Colombia, que tendrá lugar en la ciudad de Washington, D. C., durante los días 5 al 29 de julio de 2005.

Artículo 2º. La asistencia por parte del Representante comisionado en el artículo primero (1°) de la presente resolución, no implica erogación alguna del erario de la Cámara de Representantes. Además servirá como excusa válida por ausencia, en la plenaria de la Corporación y ante la Comisión Constitucional a la que pertenezca, por los días que dure la Comisión.

Artículo 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 30 de junio de 2005.

La Presidenta,

Zulema del C. Jattin Corrales.

El Primer Vicepresidente,

Carlos Alberto Zuluaga Díaz.

El Segundo Vicepresidente,

Jorge Carmelo Pérez Alvarado.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005

Doctor

JULIO GALLARDO ARCHBOLD

Presidente

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Respetado señor Presidente:

Comedidamente me permito presentar excusa del honorable Representante Jaime Darío Espeleta Herrera por la inasistencia a la sesión plenaria del día de hoy, ya que su señora madre se encuentra delicada de salud en la ciudad de Riohacha.

Agradezco a usted toda su atención.

Atentamente,

Solmeris Cuello Blanchar,

Asesora UTL,

Cámara de Representantes.

Cámara de Representantes

Servicio Médico

Certificado de Incapacidad

Apellidos y nombres:

Espeleta Herrera Jaime Darío

Nº de afiliación: 84031907

Fecha de expedición:

Año 05. Mes 07. Día 26.

Diagnóstico: Crisis hipertensiva.

Prórroga No. ...

Contingencia EG.

Fecha de inicio: Año 05. Mes 07. Día 26.

Días de incapacidad: Dos días (2 días).

Firma – sello médico:

Mario Castiblanco Osorio M. D.

Registro Médico 10.075.130

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005

Doctor

ANGELINO LIZCANO

Secretario General

Cámara de representantes

La ciudad

Apreciado doctor:

Comedidamente me dirijo a usted, con el fin de excusarme de asistir a la sesión plenaria programada para el día de hoy a las 3:00 p. m. Lo anterior, debido a problemas de salud.

Anexo fotocopia de la incapacidad.

Atentamente,

Jaime Antonio González Maragua,

Representante a la Cámara,

Departamento del Vichada.

Cámara de Representantes

Servicio Médico

Julio 26 de 2005

Jorge A. González M.

HC: 18260466

Incapacidad médica por 3 días ... L3, L4 y L5 el cual requiere 2 días de reposo absoluto a partir de la fecha.

Original firmado por:

Mario Castiblanco Osorio M. D.

Registro Médico 10.075.130.

* * *

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005

Señores

MESA DIRECTIVA

Cámara de Representantes

L. C.

Radicado 1100

La Representante Adriana Gutiérrez Jaramillo presenta excusa por no asistir a la plenaria del día de hoy, por encontrarse en control médico.

Gracias por su colaboración.

Cordialmente,

Lina María Gómez Cardona,

Asistente.

Cámara de Representantes

Servicio Médico

Julio 27 de 2005

Adriana Gutiérrez Jaramillo

HC: 24323573

Certificación médica incapacidad por presentar ... bacteriano requiere 2 días de reposo absoluto a partir de la fecha.

Original firmado por:

Mario Castiblanco Osorio M. D.

Registro Médico 10.075.130.

* * *

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2005

Señores

COMISION

DE ACREDITACION DOCUMENTAL

Cámara de Representantes

Ciudad

Apreciados señores:

Por instrucciones del Representante a la Cámara por Caldas, Tony Jozame Amar, me permito solicitarle se le excuse de asistir a la sesión plenaria programada para el día de hoy, habida cuenta que tiene una importante e inaplazable invitación de los Directores General y Regional del Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena, a un evento que se estará realizando el día de hoy en la ciudad de Manizales con presencia del Presidente de la República.

A la presente anexo la invitación en mención.

Cordial saludo,

Lorena López,

Asistente,

UTL, honorable Representante *Tony Jozame Amar*.

El Director General del Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena,

DARIO ALONSO MONTOYA MEJIA

y

El Director Regional Caldas del Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena,

FRANCISCO JAVIER JARAMILLO HOYOS

Tienen el gusto de invitarle al Acto de Graduación Colectiva que se realizará el miércoles 27 de julio de 2005, a las 3:00 p.m., en la Ciudadela Tecnológica del Sena Regional Caldas, kilómetro 10 vía al Magdalena de la ciudad de Manizales, con la presencia del señor Presidente de la República de Colombia,

Doctor Álvaro Uribe Vélez.

Favor presentar esta tarjeta a la entrada

Confirmar asistencia: 8741246 -8742800.

* * *

Bogotá, D. C., 19 de julio de 2005

Doctor

ANGELINO LIZCANO RIVERA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor:

De manera atenta y respetuosa me permito solicitarle, me excuse ante la Mesa Directiva de la Corporación y sus miembros, al no poder asistir a las sesiones programadas entre los días 21 de julio y 2 de agosto del presente año.

Esta en razón a que tengo que ausentarme del país, para atender asuntos familiares de carácter urgente.

Atentamente,

Joaquín José Vives Pérez,

honorable Representante.

* * *

Bogotá, D. C., agosto 2 de 2005

Doctor

ANGELINO LIZCANO

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Radicado: 1181

Cordial saludo:

Comedidamente anexo la incapacidad médica que me fuera otorgada para el día 27 de julio del presente año, con el objeto para sea tenida en cuenta por mi inasistencia a la Sesión Plenaria del día 27 de julio.

Lo anterior para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 5ª de 1992.

Agradezco la atención prestada.

Atentamente,

Jesusita Zabala de Londoño,

Representante a la Cámara,

Valle del Cauca.

Anexo lo enunciado.

COLSANITAS MEDISANITAS E.P.S. SANITAS

Fecha: 27-07-05

Nombre: Jesusita Zabala

Paciente con virosis requiere incapacidad médica por 24 horas.

Firma ilegible.

El Secretario General informa:

Si usted ordena podemos empezar la sesión, con su anuencia Presidente vamos a leer el Orden del Día.

El Secretario General procede con la lectura del Orden del Día:

ORDEN DEL DIA

para la Sesión Ordinaria del día miércoles 27 de julio de 2005

Hora: 3:00 p.m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Negocios sustanciados por la Presidencia

III

Citaciones

Proposición número 286 de 2005

(junio 9)

Cítese a la Plenaria de la Cámara de Representantes al Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; al Director del Instituto Nacional de Vías, doctor *Mauricio Ramírez Koppel* y al Director del Instituto Nacional de Concesiones, doctor *Luis Carlos Ordosgoitia Santana*, para que en la sesión correspondiente al día 27 de julio de 2005, de manera prioritaria y en primer punto del Orden del Día, absuelvan el siguiente cuestionario. Cítese al Contralor General de la República, doctor *Antonio Hernández Gamarra*:

1. A cuánto asciende la inversión efectuada hasta la fecha en la ejecución del "PLAN 2.500", especificando las obras realizadas, así como el presupuesto previsto y las obras por realizar, en las vigencias 2004, 2005 y 2006.

2. ¿Qué compromisos se han adquirido sobre vigencias futuras para el sector, indicando los presupuestos comprometidos y el monto en cada vigencia?

3. De las solicitudes presentadas por la comunidad en materia vial en las Audiencias Públicas, ¿cuáles son las obras que se han realizado y a cuánto ascienden los recursos invertidos en ellas y los que se invertirán en las vigencias 2004, 2005 y 2006? Indicar su fuente de financiamiento.

4. ¿Cuál es el valor del contrato con Commsa S.A. para la construcción de la vía Tobia Grande-Puerto Salgar? Especifique el monto de los recursos efectivamente invertidos y discrimine el costo de los estudios y diseños elaborados para este proyecto, anexando copia de los mismos.

5. Rinda informe sobre la evaluación del impacto ambiental causado por las obras ejecutadas, así como el valor de los estudios y acciones emprendidas con el mismo fin.

6. ¿Cuál es el estado actual de la liquidación del contrato con Commsa?

7. Rinda informe sobre la cuantificación de las indemnizaciones que le corresponde pagar a la Nación como consecuencia de las obras realizadas y de la anulación del contrato por parte del Consejo de Estado.

8. ¿A cuánto asciende el monto de los recursos invertidos en la adquisición de predios para la construcción de la vía Tobia Grande-Puerto Salgar?

9. ¿A cuánto asciende la inversión realizada en la vía Bogotá-Medellín para la adecuación definitiva en el sitio denominado CUNE, en jurisdicción del municipio de Villeta, Cundinamarca, durante las vigencias 2002, 2003 y 2004, y cuánto está presupuestado invertir en la presente vigencia? Discriminar en gastos para estudios, preinversión e inversión.

10. Teniendo en cuenta que en la sesión de la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes del día 12 de noviembre de 2003, la entonces Directora de Invías, doctora *Alicia Naranjo,* y el señor Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao,* le informaron a esta célula legislativa que en el mes de diciembre de dicho año se adjudicaría la Licitación Pública para la construcción de un TUNEL FALSO como la solución definitiva al problema geológico en el sitio CUNE de la vía Bogotá-Medellín y que dicha obra se iniciaría en el mes de enero de 2004. Rinda un informe sobre la ejecución de la misma a la fecha.

11. Dado que la Universidad Nacional de Medellín fue contratada para la realización de los últimos estudios técnicos necesarios para solucionar los inconvenientes de la vía Bogotá-Medellín en el sitio CUNE, ¿cuál es el concepto de dicha institución sobre la actual situación de este sector del corredor vial en mención? Informe si se han contratado otros estudios, consultorías o asesorías para la evaluación de la problemática presentada en el sector en mención. En caso afirmativo ¿con quién o quiénes y por qué valor?

12. Teniendo en cuenta los reiterados incumplimientos por parte del contratista y las dificultades presentadas en ejecución del Contrato de Concesión Vial número 444 de 1994, suscrito por el Invías con la firma Concesionaria Vial de los Andes, Coviandes, hoy cedido a INCO, para la realización de los estudios, diseños definitivos, obras de rehabilitación, de construcción, la operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio, ¿por qué se le solicitan directa y exclusivamente a dicha empresa los estudios técnicos y la evaluación económica del proyecto de la doble calzada en dicho corredor vial?

13. ¿Cuántos kilómetros de la vía Bogotá-Villavicencio se encuentran a cargo del Concesionario y cuántos a cargo de la Nación a través de INCO?

14. Explique por qué el concesionario se ha negado a recibir parte de la vía y cómo ha afectado este hecho la ingeniería financiera del contrato de concesión respectivo.

15. Teniendo en cuenta que el Acta Modificatoria número 46 del Contrato de Concesión Vial número 444 de 1994 prorrogó el término de la concesión por cuarenta y dos (42) meses más, explique los estudios financieros realizados para establecer dicha prórroga, la cual compensa las inversiones del contratista en el mantenimiento del Túnel de Buenavista, aclarando a cuánto ascienden tales inversiones.

16. ¿Cuántas prórrogas ha sufrido en total el contrato en comento, cuál es su justificación y qué posibilidad hay de nuevas prórrogas del mismo?

17. ¿Cuál es el trazado definitivo del proyecto para la construcción de la doble calzada Briceño-Sogamoso? Indique cuál es el inventario de predios afectados y el de los que se deben adquirir para el desarrollo del mismo.

18. Evaluación del impacto ambiental causado con el proyecto Briceño-Sogamoso, informando sobre el cumplimiento de la licencia ambiental otorgada para el mismo, especialmente en lo relacionado con la afectación de fuentes de agua y pozos profundos.

19. Informe sobre los términos de la Ingeniería Financiera del contrato de concesión de la doble calzada Briceño-Sogamoso, indicando su fuente de financiamiento.

20. Presente el cronograma de actividades del proyecto, desde el inicio de la etapa de construcción hasta su entrega final.

El debate será transmitido en directo por televisión.

Presentada por *Buenaventura León León,* Representante a la Cámara, departamento de Cundinamarca.

* * *

Proposición Aditiva número 299 de 2005

(junio 20)

Sírvase señor Presidente someter a consideración de la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes la presente proposición aditiva, a la Proposición número 286 de junio 09, mediante la cual se cita el señor Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; al señor Director de Invías, doctor *Mauricio Ramírez Koppel*; al señor Director de la Aeronáutica Civil, doctor *Fernando Sanclemente Alzate,* y al señor director del Inco, doctor Luis Carlos Ordosgoitia, para que expliquen la

problemática de transporte en el país, de acuerdo con el cuestionario adjunto. Cítese al señor Contralor General de la Nación doctor Antonio Hernández Gamarra.

Para el señor Ministro de Transporte

• ¿Cuál es estado actual de las obras adelantadas en los aeropuertos del país y especialmente en la Costa Pacífica Caucana? ¿En que consisten? ¿Cuál es su inversión? Tiempo de ejecución.

• ¿Qué estudios se han adelantado a la fecha por parte del Ministerio de Transporte para adelantar la construcción de la doble calzada Santander de Quilichao-Popayán? ¿Cuál es su inversión? ¿Cuáles son las obras complementarias? Tiempo de ejecución.

• ¿Cómo avanzan las obras de la red secundaria y terciaria en el país y especialmente en el departamento del Cauca? Tiempo de ejecución. ¿Cuál es el presupuesto asignado y determinado por departamentos para las vigencias 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006?

• ¿Cómo avanzan las obras concesionadas en el país y especialmente las del departamento del Cauca? ¿Cuál es su inversión? Tiempo de ejecución.

• ¿Qué acciones y políticas adelanta el Ministerio para prevenir el alto grado de accidentalidad en el territorio nacional el cual viene en aumento? ¿Qué sanciones se han impuesto a la fecha por este tipo de hechos? ¿Qué papel juega el Ministerio frente a estos hechos ante la Jurisdicción Penal? ¿Cuáles son las estadísticas determinadas por departamentos en los últimos 5 años? ¿Qué campañas de prevención de accidentes se están adelantando en este Gobierno y cuál el presupuesto asignado año por año? ¿Cuál es el presupuesto del Fondo de Prevención Vial para las vigencias del año 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006? ¿Qué presupuesto se destina para dichas campañas de prevención? ¿Cuál es el objetivo principal de dicho fondo, cómo opera, quién lo vigila, qué papel juegan las Secretarías de Tránsito del país y el Ministerio frente al Fondo de Prevención Vial?

• ¿Cuáles son los costos estimados para el cambio de pases en el territorio nacional? ¿Cuál es el costo-beneficio de dicha iniciativa? ¿Quiénes están facultados para adelantar dichos procedimientos? ¿Por qué dicho costo no lo asume el Ministerio en aras de emitir un documento único nacional que esté ausente de falsificaciones?

• ¿A qué obedece el cambio del trazado en la vía El Vino-Puerto Salgar, si dicho colector vial ahorraba en los desplazamientos cerca de dos horas en tiempo? ¿Cuál es el costo-beneficio de dicho cambio? ¿Qué entes intervinieron en dicho cambio? ¿Se consultó con la comunidad?

Para el señor Director de Invías:

• ¿Qué estudios se han adelantado a la fecha por parte del Instituto Nacional de Vías para adelantar la construcción de la doble calzada Santander de Quilichao-Popayán? ¿Cuál es su inversión? ¿Cuáles son las obras complementarias?

• ¿Cómo avanzan las obras de la red secundaria y terciaria en el departamento del Cauca? ¿Cuál es su inversión? Tiempo de ejecución.

Para el señor Director de la Aeronáutica Civil

• ¿Cuál es el estado actual de las obras adelantadas en los aeropuertos del país y específicamente en la Costa Pacífica Caucana? ¿En qué consisten? ¿Cuál es su inversión? Tiempo de ejecución.

Para el señor Director del Inco

• ¿Cómo avanzan las obras concesionadas en el departamento del Cauca? ¿Cuál es su inversión? Tiempo de ejecución.

Presentada por:

José Gerardo Piamba Castro, Representante a la Cámara, departamento del Cauca; *Pedro Pardo R.,* departamento del Guainía.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

JULIO EUGENIO GALLARDO ARCHBOLD

La Primera Vicepresidenta,

SANDRA ARABELLA VELÁSQUEZ SALCEDO

El Segundo Vicepresidente,

GUILLERMO ABEL RIVERA FLÓREZ

El Secretario General,

ANGELINO LIZCANO RIVERA

El Subsecretario General,

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO

El Secretario General informa:

Señor Presidente, está leído el Orden del Día; puede someterlo a discusión, cerrar la discusión y aplazar la aprobación hasta cuando se haya constituido el quórum decisorio.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Se somete a consideración de la honorable Cámara el Orden del Día leído, se abre la discusión, continúa la discusión, se cierra la discusión, una vez se ha constituido el quórum…

El Secretario General informa:

Señor Presidente, la Secretaría le certifica que se acaba de constituir el **quórum decisorio**.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

¿Al estar constituido el quórum decisorio, aprueba la honorable Cámara el Orden del Día leído?

El Secretario General informa:

Ha sido aprobado señor Presidente

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Les damos una bienvenida a todos los amables televidentes que en este momento sintonizan el Canal Institucional. Vamos a tratar en el debate de Control Político de hoy, lo relacionado con el Plan 2.500; están citados el Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao; el Director del Instituto Nacional de Vías, doctor Mauricio Ramírez Koppel; el Director del Instituto Nacional de Concesiones, doctor Luis Carlos Ordosgoitia Santana, y también está invitado el doctor Antonio Hernández Gamarra, Contralor General de la República.

Los citantes son los Representantes José Gerardo Piamba Castro, el Representante Buenaventura León y el Representante Pedro Pardo del departamento del Guainía.

Esperamos señores televidentes que esta sesión de la honorable Cámara de Representantes del día de hoy sea de su total agrado. Muy buenas tardes.

Vamos a iniciar en el siguiente punto con los Negocios sustanciados por la Presidencia, sírvase señor Secretario leer los proyectos de ley que serán debatidos en el próximo martes cuando se cite nuevamente a la Plenaria de la Cámara de Representantes; adelante señor Secretario.

El Secretario General procede con la lectura:

Con mucho gusto señor Presidente. Este es el temario para el próximo martes a las tres de la tarde:

Acta de Conciliación Proyecto de ley número 285 de 2005 Cámara, 020 de 2005 Senado, sobre víctimas del secuestro.

Proyecto de ley número 205 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 049 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 323 de 2005 Cámara, 05 y 34 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 171 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 222 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 211 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 281 de 2005 Cámara, 107 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 331 de 2005 Cámara.

Proyecto de ley número 151 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 376 de 2005 Cámara.

Proyecto de ley número 333 de 2005 Cámara.

Proyecto de ley número 233 de 2004 Cámara, 043 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 350 de 2005 Cámara.

Proyecto de ley número 267 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 353 de 2005 Cámara.

Proyecto de ley número 279 de 2005 Cámara, 39 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 093 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 076 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 264 de 2004 Cámara, 025 de 2004 Senado, acumulado al Proyecto de ley número 023 de 2000 Cámara y 080 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 020 de 2004 Cámara.

Señor Presidente han sido anunciado los temas que se discutirán el próximo martes a las tres de la tarde.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Vamos a darle orden a este debate, primero intervendrán los ponentes de la citación, después intervendrán los funcionarios y posteriormente intervendrán las personas que así lo quieran hacer, en relación con el debate deberán registrarse en la Secretaría a partir de este momento por media hora, que es tiempo suficiente, hasta faltando un cuarto para las cinco, si alguna persona quiere intervenir en Negocios sustanciados por la Presidencia, que no tenga que ver nada con el debate, lo podrá hacer en este momento, vamos a hacer buen uso del reglamento honorables Representantes porque la idea es que seamos muy dinámicos en este proceso.

Tiene el uso de la palabra el Representante Alfonso Campo, posteriormente el Representante Wilson Borja y damos paso a los citantes de este debate, el doctor Ernesto Mesa como último interviniente de este segmento. Siga honorable Representante Alfonso.

Intervención del honorable Representante Alfonso Campo Escobar:

Gracias señor Presidente, es que en los Negocios Sustanciados por la Presidencia, el señor Secretario leyó el Proyecto número 211 de 2004 que tiene que ver con las Regalías escalonadas, yo quiero llamar la atención de la Plenaria y de la Presidencia en el sentido de que este es un tema que se ha venido trabajando con el señor Ministro de Minas y que es importante, se convocó a varias reuniones para después del día martes señor Presidente, entonces con su venia y con la venia de la Cámara de Representantes le hago la solicitud formal de que no se incluya este proyecto para ser estudiado el día martes sino con posterioridad, para tener nosotros la oportunidad en este tema, de llegar a una conciliación con los ponentes y con el señor Ministro.

El Secretario General informa:

Doctor Campo, es autonomía de la Mesa, si me autoriza de inmediato lo sacamos del Orden del Día.

Continúa el honorable Representante Alfonso Campo Escobar:

Señor Presidente, le solicito de manera respetuosa que se están adelantando unas conversaciones a través del Ministerio con los ponentes de este proyecto, para organizar el tema de las regalías, sí, con su venia para ver si retiramos este proyecto hasta que lleguemos a un acuerdo.

El Secretario General informa:

La Mesa acaba de dar la anuencia de aplazar y acoge su petición doctor Campo.

El honorable Representante Alfonso Campo Escobar:

Gracias señor Presidente, señor Secretario.

El Secretario General informa:

En la Secretaría se ha agotado el Orden del Día en lo referente a negocios sustanciados, señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Tiene el uso de la palabra el honorable Representante Wilson Borja y cierra este segmento de nuestra programación el Representante Ernesto Mesa.

Intervención del honorable Representante Wilson Alfonso Borja Díaz:

Gracias Presidente, es que se aprobó el Orden del Día y no pudimos plantear ahí una proposición que tenemos, que tiene que ver con que el Movimiento Político por la Unidad, que es un movimiento mundial, de la cual hacemos parte Congresistas del mundo, se ha planteado hacer un encuentro el 8, 9 y 10 de septiembre, en Bogotá, por lo cual he propuesto que a través del Congreso y de la Comisión de Paz, señor Presidente, se aúna a ese encuentro de jóvenes latinoamericanos, y que igualmente se invite a los Congresistas de otra parte del mundo, que quieran hacer parte de ese encuentro, es sencillamente eso para que usted la someta a votación señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Representante Wilson Borja, ¿usted podía pasar por escrito su proposición?, ¿está sobre la Mesa?

Señor Secretario, favor darle lectura a la proposición que ha presentado el Representante Wilson Borja.

El señor Subsecretario General procede con la lectura:

Teniendo en cuenta que el movimiento político por la Unidad, del cual hacemos parte de Congresistas de diferentes países, la Corporación Generación Tercer Milenio, GTM, apoyada por la Fundación Claritas de Argentina y la Fundación País Tierra Prometida, entre otras organizaciones, ha convocado a los jóvenes de Latinoamérica a un encuentro por la paz de Colombia los días 8, 9 y 10 de septiembre en Bogotá; proponemos que el Congreso de la República se adhiera a la realización de ese evento y la Mesa Directiva invite a los siguientes Congresistas y dirigentes: Diputada Luisa Gerundina de Brasil, diputado Gustavo Fred de Brasil, doctor Sergio Enrique de Previde, Presidente del Movimiento Político por la Unidad del Brasil.

Firma *Wilson Borja.*

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Se somete a consideración de la honorable Cámara la proposición presentada por el Representante Wilson Borja, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la honorable Cámara la proposición leída?

El señor Subsecretario General informa:

Ha sido aprobada.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Tiene el uso de la palabra el Representante Ernesto Mesa.

Intervención del honorable Representante Ernesto Mesa Arango:

Gracias señor Presidente. Creo que nosotros los colombianos, y en especial los Congresistas Representantes a la Cámara, tenemos que estar muy optimistas con el informe que hemos recibido a través de los periódicos, de la prensa hablada y escrita de los noticieros sobre el tema del acuerdo humanitario.

Aquí hemos estado muy callados sobre este aspecto del intercambio humanitario que se debe de realizar en Colombia con todos los secuestrados que tenemos en el país.

Yo creo señor Presidente, Mesa Directiva y señores compañeros del Congreso de la Cámara, que nosotros también debemos ser muy solidarios con todas las familias, en este momento que se encuentran tan optimistas con lo que puede suceder en las conversaciones que haya con el doctor Luis Carlos Restrepo, Comisionado de Paz, y la guerrilla de las Farc, yo creo que es hora de que la guerrilla de las Farc comience a entender la importancia de la liberación de todos los secuestrados que tienen en Colombia, tanto los políticos, como son algunos ex Congresistas, Diputados, también los soldados, civiles y policías, creo que es hora de que el gobierno empiece a actuar, para que ese intercambio humanitario sea una realidad y vuelvan las familias a tener esa felicidad de tener a los más allegados de su familia nuevamente al hogar, creo que nosotros en ese sentido tenemos que sentar un precedente y ser muy solidarios con todos los secuestrados de Colombia, y en especial con todas las familias.

Yo quería hacer ese pequeño acotamiento señor Presidente y espero que de pronto tengamos esa luz de esperanza los colombianos para que no haya más secuestros, muchas gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Gracias a usted honorable Representante Ernesto Mesa, coincidimos y nos unimos a su deseo y a la esperanza de todos los colombianos, de que la paz y la concordia se aclimaten en nuestro país.

Damos inicio al debate que ha sido citado para el día de hoy, tiene el uso de la palabra el honorable Representante Gerardo Piamba. El honorable Representante Jairo Coy había pedido el uso de la palabra; bueno, muy rápidamente Representante Jairo Coy.

Intervención del honorable Representante Jairo Alonso Coy Torres:

Presidente, muchas gracias. Es para adicionar una proposición al cuestionario que se le va a hacer al equipo de trabajo del Ministerio de Transporte; si me lo permite, señor Secretario puede leer la proposición.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Honorable Representante Jairo Coy infortunadamente de acuerdo con el reglamento, esta proposición debió haber sido aprobada y entregada en días anteriores; de todas maneras, de manera informal a entregarle su cuestionario al Ministro de Transporte a ver si él en su intervención les da respuesta a esas inquietudes honorable Representante. Con mucho gusto. Tiene el uso de la palabra el Representante Gerardo Piamba.

Intervención del honorable Representante Jorge Gerardo Piamba Castro:

Muchas gracias señor Presidente y quiero manifestarle la complacencia que hay en el pueblo colombiano por su elección como Presidente de la Cámara de Representantes, especialmente por tratarse de un hombre de provincia y en este caso le correspondió a San Andrés Islas, del mismo modo darles la bienvenida a los señores Ministros, a los funcionarios del Ministerio de Transporte, un saludo muy especial para todos los colombianos que en este momento nos están escuchando y esperamos que este debate sea constructivo, no solamente para las diferentes regiones del país, sino para que podamos enmarcarnos de una manera competitiva en los diferentes modos de transporte, y es que el sistema de transporte es el elemento fundamental para que un país pueda ser competitivo.

Cuando prestamos servicios de transporte de una manera eficiente, con equidad, con transparencia, los diferentes sectores de la economía funcionan, y nosotros hemos visto con preocupación cómo el país ha venido perdiendo competitividad en el concierto internacional, no hemos sido capaces de estructurar una verdadera política de transporte, donde articulemos los diferentes modos fluviales, terrestres, marítimos, aéreos y carreteros; por ejemplo, vamos a mirar cómo en la parte de infraestructura vial estamos en los últimos renglones a nivel de Suramérica, estamos por debajo de Perú, Ecuador, cuando tenemos unos porcentajes de vías pavimentadas alrededor del 12%. Perú por ejemplo tiene un porcentaje de vías pavimentadas del orden del 13%, Chile del 17%; ahí vemos cómo no hemos sido capaces de modernizar nuestra infraestructura vial.

Del mismo modo, Colombia cuenta con, aproximadamente, ciento sesenta mil kilómetros de vías, de las cuales el Instituto Nacional de Vías les hace mantenimiento periódico y rutinario a unos dieciséis mil kilómetros de vías; del mismo modo, en los departamentos tenemos una concentración del 41%, en los municipios del orden del 23%, y aquí vemos cómo claramente dentro de las vías que está manejando el Instituto Nacional de Invías, hemos ido perdiendo el respaldo para unas determinadas vías con los recursos del presupuesto nacional, y me refiero muy concretamente a los corredores de mantenimiento integral. El año pasado el Ministerio de Transporte hizo la adjudicación de once contratos a once corredores de mantenimiento integral. Entre los que se encuentran, Cerrito-Medellín, Rumichaca-Popayán, Ibagué-Mariquita, San Alberto-Bosconia, Manizales-Honda; entre otros, estos once contratos de mantenimiento integral, concentran el 74% de los recursos destinados para la inversión en el tema de mantenimiento rutinario y periódico y, cuando se hizo la adjudicación de estos contratos, dejamos por fuera muchas vías que son de importancia en el orden nacional, dejamos sin mantenimiento periódico a la vía Popayán-Insa-La Plata, a una vía muy importante también para el país Pasto-Mocoa, Tame-Saravena, Medellín-Quibdó, San Miguel-Mocoa, Florencia-Puerto Rico, San Vicente. Y es que aquí, señor Director de Invías, nos tiene que manifestar, cómo se les van a hacer los mantenimientos periódicos en los próximos cinco años a estas vías, porque los recursos que se destinaron para los corredores de mantenimiento integral fueron sacados de estas vías y de muchas otras vías del país.

Desde luego señor Director de Invías que usted no es el responsable de esto, fue la anterior Directora de Invías que hizo esta concentración de contratos en los once corredores de mantenimiento integral.

De tal modo que aquí muy seguramente en estas vías, si no le logramos hacer un mantenimiento periódico, en los próximos dos años, cuando las queramos recuperar estas vías, ya no van a necesitar mantenimiento periódico, sino de una rehabilitación con las consabidas consecuencias, para el erario, de nuestra Nación, porque según los indicadores nacionales e internacionales, cuando a una vía no se le asignan los recursos necesarios para su mantenimiento periódico, estas vías para recuperarlas las recuperamos por un factor de tres, entonces ahí tenemos un grave dilema y tenemos que garantizar el mantenimiento de estas vías.

Dentro del Plan 2.500, este plan concedido por el señor Presidente de la República y con el liderazgo del señor Ministro de Transporte, va a ser fundamental para el país, en primer lugar porque vamos a podernos equilibrar un poco más en la competitividad y quiero felicitar realmente al señor Ministro de Transporte, porque ha tenido liderazgo, y espero que esos recursos tal y como fueron adjudicados, sean de absoluta transparencia en su ejecución y que no vayamos a tener problemas en un futuro; en este sentido quiero hacer unos planteamientos aquí, ante al país, ante la Plenaria de la Cámara, en el sentido de cómo la ingeniería regional en Colombia va hacia su desaparición. En primer lugar porque los corredores de mantenimiento integral fueron unos contratos que se adjudicaron con unos criterios que solamente podían acceder a presentar las propuestas unas pocas empresas de Colombia; o sea, no tuvieron oportunidad las pequeñas firmas de ingeniería, las medianas firmas de ingeniería a presentar propuestas en condiciones de equidad, como lo demandan la Ley 80 y el Decreto 2174 que reglamentó la Ley 80.

Y del mismo modo dentro de los contratos que se acabaron de adjudicar dentro del Plan 2.500, también hemos visto con preocupación los colombianos cómo las adjudicaciones se hicieron a las ofertas que tuvieran los precios más bajos, y en este sentido creo que voy a centrar un poco el debate, porque hay diferentes versiones, diferentes argumentos para contradecir que no es lo más equitativo, adjudicar a los contratos que tengan la propuesta de más bajo costo.

Voy a mencionar unos argumentos, hay unos argumentos éticos que están consignados en el Manual de la Sociedad Colombiana de ingenieros; también hay unos argumentos filosóficos de cómo no es posible, por ejemplo, adjudicar a la propuesta más alta, pero que tampoco es lo más conveniente, para una institución o para el país, adjudicar a la propuesta más baja, y hay unos argumentos técnicos.

En primer lugar los costos de construcción se componen de costos directos que están conformados por la mano de obra y por los costos de materiales y equipos de construcción; estos son unos elementos en que por ejemplo las firmas postoras para cuando se van a adjudicar los contratos no pueden hacer reducciones notables, por ejemplo en los costos de mano de obra, en ningún momento podemos pretender que las firmas constructoras puedan disminuirle los salarios, las prestaciones, los pagos de los diferentes impuestos por parte del Gobierno, eso no es posible, lo mismo en materiales y equipos de construcción, es muy difícil que los contratistas hagan unas enormes reducciones, a excepción de cuando los contratistas son dueños de los equipos, pero eso realmente es un ítem que representa una parte muy mínima dentro del valor global de la obra.

Del mismo modo hay unos costos indirectos, que necesariamente están ya tipificados, cuando los contratistas van a presentarse a una licitación, por ejemplo por administración central, esto más o menos es del orden del 2%, y eso es un estándar a nivel nacional, por administración de obra 1.2%, financiamiento del 1%, en fin, hay unos diferentes componentes donde por ejemplo está el impuesto de guerra, que no es susceptible de rebajar, la utilidad que lo mínimo que admite la DIAN que es del 5%, sumados todos estos componentes llegamos a que los costos de administración, de imprevistos y de utilidad son del orden del 26.95%, y amigos televidentes y amigos de esta Plenaria han habido propuestas que fueron adjudicadas dentro del Plan 2.500, propuestas con Audi del orden del 18%; esto es inadmisible, qué quiere decir, o que sencillamente no les van a pagar bien a sus trabajadores, o que la calidad de la obra va a ser ínfima con las consecuencias para el país. Entonces, aquí vemos que no hay una equidad, una consonancia con lo requerido con la opinión pública y por lo que pedimos todos los colombianos; aquí en ese sentido señor Director de Invías, quiero solicitarle que estemos muy atentos a todas estas firmas que les fueron adjudicados los contratos del Plan 2.500, porque estoy seguro de que en un futuro vamos a tener problemas de calidad, y en el mismo sentido dentro del Plan 2.500 muchas de las vías que se adjudicaron no

tenían estudios previos y dentro de los contratos en los primeros dos meses se les está exigiendo a las firmas contratistas que tienen que elaborar los estudios, los estudios de suelos, los estudios de diseño y eso en dos meses va a ser bastante difícil que lo puedan ejecutar.

Y adicionalmente siempre he sido partidario de que uno no puede ser juez y parte, y en ese sentido las firmas contratistas van a ser juez y parte, en primer lugar porque van a tener la facultad a través de los mismos estudios que ellas mismas hicieron de modificar las condiciones originales del contrato; entonces aquí nos vamos a encontrar con que en un futuro vamos a tener unos litigios muy grandes con el Estado, donde desde luego cada uno presentará y se defenderá el Gobierno, a raíz de los litigios que se van a presentar que son unos litigios que han venido ocurriendo en el país y donde vemos cómo las firmas contratistas colombianas se especializan más en el derecho y no en lo que están para hacer por el país que es la ingeniería pura.

Del mismo modo, quiero también aquí solicitarles señor Ministro de Transporte, señor Director de Invías, vemos con preocupación cómo dentro de los contratos que se adjudican por administración directa a los postores que se seleccionan por parte de Invías que son 10, se les exige que las licitaciones sean entregadas en Bogotá, esto con los consiguientes perjuicios para los ingenieros que en muchas ocasiones no se pueden desplazar a Bogotá. Lo que les solicito es que estos ingenieros que presentan sus licitaciones puedan hacerlo en las regionales, porque hemos tenido conocimiento de muchos casos de ingenieros que se han visto favorecidos para que sean proponentes, les han tocado desplazarse hasta Bogotá, pero las condiciones climáticas por ejemplo no les han permitido por demora en aeropuertos y cuando han llegado a presentar las licitaciones han llegado tarde, y cuando esto ha sucedido los han sancionado por un año; el Decreto 2170 no dice que los deban sancionar, sino que dice que estos postores podrán presentar las propuestas, no dice deberá presentar las propuestas señor Director de Invías y esto ha sido una petición de la sociedad Colombiana de Ingenieros, muy debatida en diferentes foros, inclusive con un documento que le enviaron al señor Presidente de la República.

Entonces yo quiero abogar por la ingeniería colombiana, que no es bueno que sometamos a la ingeniería colombiana a un mercantilismo, en primer lugar porque la propuesta o más bien cuando se adjudica al menor postor, esto se presenta también para que haya juegos por debajo de la Mesa, por ejemplo el Banco Mundial siempre exige que sea al menor valor, pero con ellos también se ha hablado que tenemos problemas de corrupción, tenemos problemas de narcotráfico y se han constituido empresas del narcotráfico para lavar dineros a través de este mecanismo, hay empresas de ingeniería que sencillamente al constituirse no quieren ganar unos dividendos sino que quieren lavar recursos; entonces en ese sentido señor Director, tenemos que estar muy en guardia porque el hecho de adjudicar al menor postor va a traer graves consecuencias para la ingeniería colombiana.

También quiero en este debate, ya que Colombia va a entrar en los próximos meses muy seguramente a firmar un Tratado de Libre Comercio con el Gobierno de Estados Unidos y tenemos que estar preparados para el dinamismo en el comercio que se viene, no solamente con este coloso del norte, sino también con otros países de Suramérica y el mundo, y en el tema carretero. Creo que es fundamental que identifiquemos unos corredores viales, que los modernicemos y que seamos capaces de prestar un servicio de transporte terrestre eficiente; ahí tenemos por ejemplo para el sur del país prácticamente tenemos una sola vía que es la vía Bogotá, Cali, Popayán, Pasto, Rumichaca, pero debemos tener otras alternativas por la Costa Pacífica, por ejemplo Ecuador ya llegó por la Costa Pacífica a los límites con Colombia, nosotros los colombianos no hemos sido capaces de construir 17 kilómetros de vía entre la Aspriella y río Mataje, ahí necesitamos dos puentes, necesitamos pavimentar y construir esta vía porque vamos a generar un dinamismo muy grande para el occidente del país, esta vía es importante porque vamos a permitir revivir más la vía de Pasto, Tumaco, dado que esta vía carretera por la Costa Pacífica ecuatoriana y colombiana conecta con las zonas bananeras de Ecuador, conecta con esmeraldas, conecta con Tumaco, ahí vamos a tener una oportunidad muy grande de generar divisas para el país.

Del mismo modo y con el mismo sentido tenemos que modernizar la vía de Popayán-Pasto, tenemos muchos problemas en el sector de Timbío el Estanquillo que es por donde atraviesa la falla de Romeral; hay una alternativa que siempre hemos venido planteando los caucanos y los amigos del suroccidente colombiano, que es la construcción de la variante de Timbío-El Estanquillo. Al señor Ministro de Transporte cuando estuvo en el departamento del Cauca, la asociación caucana de ingenieros le planteó este tema como una vía estratégica para el desarrollo del país, el señor Ministro de Transporte manifestó que se necesitaba la voluntad política, ahí se le dio todo el respaldo político por parte de la Bancada Caucana, por parte de muchos otros sectores políticos de la Nación y realmente señor Ministro esperamos que por lo menos podamos continuar o actualizar los estudios de fase tres, de esta vía que es muy importante para el país; eso sí quiero hacer mención muy especial que en el tramo de Timbío-Rosas-Patía, es un corredor también muy importante donde están asentadas poblaciones del Macizo Colombiano y que a ellas desde luego no las podremos descuidar, y tenemos que enfrentarnos al tratado de Libre Comercio modernizando nuestras vías.

Del mismo modo la vía de Popayán, Totoró, Insa, La Plata que hasta donde tengo entendido señor Ministro, señor Director de Invías quedó en la agenda interna, nos gustaría a los colombianos que nos explicaran las expectativas que tenemos para la terminación de esta vía, porque es muy importante para el país, porque va a interceptar los flujos de transporte del Sur del país, que en este momento van hasta La Línea y regresan hacia el Puerto de Buenaventura, por ahí van a tener que transcurrir con los consecuentes alivios de costos de operación para el sector vial de nuestro país.

Del mismo modo, quiero hacer una solicitud muy especial, ya que estamos hablando de enfrentar los retos del Tratado de Libre Comercio, que nosotros en el Ministerio de Transporte, en el Instituto Nacional de Vías, no tenemos una oficina especializada en investigación y desarrollo tecnológico para el sector del transporte del país.

Recuerdo que hace algunos años, Colombia era ejemplo a nivel suramericano, precisamente porque hacíamos investigación, elaborábamos manuales copiados por Chile, por Bolivia, por Argentina, con unos profesionales idóneos, hoy profesionales que están en otros países como por ejemplo en Chile, en Bolivia, en Argentina, donde ellos llevaron la filosofía por ejemplo de los administradores viales, que le entregó resultados al país, la filosofía de los micro-empresarios, que hacían mantenimiento a las vías, hoy eso desapareció; entonces tenemos que rescatar estas fortalezas que teníamos y tenemos que de nuevo empezar a implementar esta oficina, no podemos pretender tener futuro los colombianos, señor Director de Invías, si no hacemos investigación. Fuimos líderes a nivel de Suramérica, esperamos que volvamos a ser esos líderes que fuimos en el pasado.

Del mismo modo, hay una serie de inquietudes y una definición de la problemática del sector transporte, que ha definido la Contraloría General de la República.

Voy a permitirme leer algunos de los puntos que considero más importantes y que la Contraloría General de la República está solicitándole al Ministerio de Transporte para que nos pongamos una vez más de frente en el tema de transporte nacional.

La Contraloría General de la República manifiesta: El Gobierno actual aún se encuentra definiendo las acciones estratégicas a realizar para el sector transporte, las metas trazadas para los diferentes modos están enfocadas hacia actividades específicas tendientes a terminar lo empezado y a mantener lo existente, pero ojo, no hemos constituido programas orientados a los requerimientos de infraestructura estratégica de transporte, para afrontar los retos de la integración de las regiones y del Comercio Internacional.

Del mismo modo, se han desconocido herramientas técnicas para la definición y priorización de proyectos, como el plan estratégico de transporte desarrollado en administraciones pasadas, creo que este tema es fundamental, que podemos tomar de las administraciones pasadas; lo positivo, lo que nos ha ayudado a ser líderes, no debemos desechar esos planes maestros de transporte que se hicieron en otras administraciones.

El Ministerio de Transporte no ha definido políticas tendientes a aumentar el transporte multimodal, este es un tema fundamental, la complementariedad entre los diferentes modos de transporte es esencial para la competitividad del país.

Del mismo modo, hay un inadecuado control sobre entes territoriales relacionados con el tránsito y el transporte, hay una deficiente prestación del servicio público de transporte, en este sentido quiero leer algunos apartes del problema que tenemos con el transporte urbano.

Con relación al transporte urbano según la Contraloría, manifiesta que hay desorganización, baja calidad en la prestación del servicio, y presencia de servicios informales, temas críticos en las zonas marginales de la periferia de las ciudades.

La cobertura del servicio de transporte público urbano es aceptable pero poco confiable, existe gran cantidad de rutas que cubren la mayoría de los barrios de las ciudades, sin embargo las frecuencias son bajas, los conductores varían el recorrido de las rutas dependiendo de la demanda.

Finalmente, la prestación del servicio en áreas marginadas es precaria y se caracteriza por la utilización de vehículos poco adecuados e infraestructura en regular y mal estado. El servicio de transporte urbano se presta con equipos inadecuados y antiguos, el deterioro de la infraestructura, la antigüedad del parque, la ausencia de capacitación de los conductores y la indisciplina de los usuarios llevan a una alta tasa de accidentalidad urbana en el servicio público.

Hablando de accidentalidad el Ministerio de Transporte ha hecho unos esfuerzos muy grandes para ir disminuyendo este flagelo que tenemos en el país; por ejemplo, una medida que tomó el señor Ministro de Transporte y que es muy buena para el país es el control de las velocidades del servicio de transporte público en el país. Es fundamental, porque con esta medida vamos a tener la oportunidad de que a través del Ministerio de Transporte y con su liderazgo llevemos un control adecuado y sancionemos en primer lugar a los conductores que infringen estas velocidades, en ese orden a las empresas para que estas, las empresas prestadoras de servicios de transporte, puedan sancionar a sus conductores, pero creo Ministro que tenemos que entregar unas herramientas muy grandes para que cuando los conductores infrinjan estas normas, no quede que los usuarios tengan la posibilidad de hacer el control, el control lo tiene que hacer el Ministerio de Transporte, por estos dispositivos deben tener todas las condiciones técnicas, tecnológicas para que podamos hacer un efectivo control a estas empresas.

Por eso es tan importante que las empresas de transporte estén como una obligación, capacitando continuamente a los conductores, porque vemos también con mucha preocupación que los conductores en muchas ocasiones no tienen una capacitación adecuada.

El mal estado de muchos vehículos públicos y privados contribuye a la contaminación de los principales corredores urbanos; aquí veo que también es un tema que está para la Ministra del Medio Ambiente, pero que no la veo, y la teníamos citada, señor Presidente, señor Secretario, la señora Ministra de Medio Ambiente, ¿envió algún delegado o envió alguna excusa?

El Secretario General informa:

No señor Representante, no se ha hecho presente, ni se ha reportado en esta Secretaría.

Continúa el honorable Representante Jorge Gerardo Piamba Castro:

Es una lástima que la señora Ministra de Medio Ambiente no haga presencia porque aquí hay que trabajar en equipo, por el país; el señor Ministro de Transporte estuvo aquí muy puntual como es él siempre y creo que hay que interactuar, porque vemos en las vías colombianas, en las vías urbanas, cómo sobre todo los buses de transporte público son unas chimeneas, aquí también tenemos que ser inflexibles y tenemos que hacer autoridad para que acatemos la normatividad que existe en el país para acabar con este flagelo, que también es un problema de salud pública.

Dice la Contraloría también en otros de sus apartes: "El desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo en el caso de Bogotá ha mejorado las condiciones del servicio, sin embargo no se ha presentado integración con el resto de las modalidades, colectivo, individual, ni se ha generado el desarrollo de una verdadera política de transporte en las ciudades".

Finalmente, las inversiones realizadas se han orientado al desarrollo de infraestructura, pero han dejado de lado opciones de bajo costo y alto impacto, como la administración del tráfico.

Finalmente amigos colombianos, quiero hacer un resumen de este debate, de los principales puntos que considero son convenientes para el país y para ser tenidos en cuenta en un futuro debate, para hacerle seguimiento a lo planteado aquí hoy, para hacerle un seguimiento a los puntos manifestados por la Contraloría General de la República, y ojalá que ese debate tengamos unos adelantos muy positivos para el país.

Una de las conclusiones que estimo fundamentales para la equidad de las empresas de ingeniería es que se elimine la figura de la adjudicación al más bajo costo, por los diferentes conceptos éticos, filosóficos, técnicos, jurídicos, porque no podemos permitir que la ingeniería regional desaparezca.

Lo otro es generar monopolios que van en detrimento también de las finanzas del país, que en la presentación de las adjudicaciones directas, los contratistas que presenten las propuestas de licitaciones lo puedan hacer en las regionales que es más equitativo, así no tienen que competir por ejemplo con ingenieros de Bogotá, que no les toca desplazarse, desde luego a otras regiones del país.

La creación de la Oficina de Investigaciones y Desarrollo Tecnológico en el Ministerio de Transporte y en el Invías, tenemos que ser capaces de fortalecer las pequeñas y medianas empresas de ingeniería en el país.

Y finalmente, no veo aquí al Presidente de la Cámara, señora Presidenta, bueno, quería hacer unos planteamientos aquí, que para que en el próximo debate que pudiéramos hacerle seguimiento, al control político que en el día de hoy hicimos, lo pudiéramos hacer en la isla de San Andrés, para generar soberanía nacional, para manifestarles a los isleños que estamos con ellos, y que siempre los llevamos en nuestros corazones. Y del mismo modo quiero que en lo que ha definido la Contraloría General de la República, seamos inflexibles con aquellas empresas que son contaminantes y que están haciéndole un daño al país, a través de la salud pública.

Señor Ministro del Transporte, señor Director de Invías, señor Director de INCO, que a propósito lo veo aquí, se me perdió, acá lo veo, se me estaba olvidando, el director del INCO, el doctor Ordosgoitia; en diferentes oportunidades se ha comprometido con el departamento del Cauca, de ir a unas reuniones con el señor Alcalde del municipio de Santander de Quilichao, por unos compromisos que se han hecho allá, y la verdad es que en las tres oportunidades señor Director, que usted quedó de ir, oficialmente canceló unilateralmente su visita y no se les informó al señor Alcalde y a las comunidades que estaban esperando, creo que eso no es bueno porque desdice de la seriedad de esta institución, y desde luego afecta al gobierno; el Presidente Uribe ha sido una persona muy respetuosa de la institucionalidad del Estado colombiano y creo que usted no está para lesionar esta institucionalidad. Espero que en una próxima oportunidad usted vaya al departamento del Cauca, revise la problemática de la malla vial, en el norte del departamento del Cauca, bueno, me dice aquí que el Viernes, espero que el señor Alcalde del municipio de Santander de Quilichao esté viendo este debate para que ustedes efectivamente se puedan reunir allá en el norte del departamento del Cauca.

Finalmente amigos colombianos para mi ha sido un honor estar con ustedes en esta tarde, dar este debate en defensa del sector del transporte colombiano, un debate que espero que sea positivo para la competitividad del país, para la generación de empleo y que en los próximos meses también tengamos resultados positivos, como consecuencia de este Debate de control político. Muchas gracias y Dios les pague.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Tiene el uso de la palabra el Representante Buenaventura León, citante.

Intervención del honorable Representante Buenaventura León León:

Gracias señora Presidenta, el honorable Representante William Vélez nos pide una interpelación, con su venia, si es tan gentil.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Representante William Vélez, tiene el uso de la palabra.

Intervención del honorable Representante William Vélez Mesa:

Señora Presidenta muchas gracias, de común acuerdo con el señor Buenaventura León, citante del debate, teniendo en cuenta que también hace unos minutos el señor Representante Ernesto Mesa se pronunció sobre un tema de palpitante actualidad, tema en el cual la Cámara de Representantes siempre ha sido muy sensible y es el del Acuerdo Humanitario. Yo le rogaría señora Presidenta, con su venia, la de los citantes del debate y los demás Representantes, y sea la oportunidad para que a través de una proposición, la Plenaria se pronuncie sobre los últimos acontecimientos que tienen que ver con la liberación de todos y cada uno de los secuestrados que hay en nuestro país, la intermediación que en esa materia han venido haciendo gobiernos extranjeros, y concretamente el gobierno Francés, donde hace poco un delegado emisario de ese gobierno estuvo reunido con uno de los representantes de este grupo al margen de la ley, que es el que mayor número de secuestrados tiene en nuestro país; por lo tanto, yo rogaría de la benevolencia de los citantes del debate, de la Plenaria, para que se dé lectura a una proposición y por lo tanto la Cámara se pronuncie sobre un tema de palpitante actualidad, que tiene que ver con la liberación de todos y cada uno de los secuestrados que hay en nuestro país, y una nueva esperanza que renace para que se logre la liberación de todos y cada uno de ellos, muchas gracias.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Así se hará Representante William Vélez. Secretario sírvase leer la proposición para ser sometida.

El señor Subsecretario General procede con la lectura:

La Comisión Accidental para el Acuerdo Humanitario creado en la Cámara de Representantes por Resolución 2620 del 30 de septiembre de 2003, considera ineludible referirse al anuncio de disposición del Gobierno colombiano de tener un encuentro directo con voceros de las Farc, en el momento y el lugar en que ese grupo considere más confiable, a fin de encontrar una ruta que permita lograr la liberación de los secuestrados en poder de esa organización.

La Comisión recibe con mucho optimismo ese gesto del Presidente de la República y queda a la expectativa de que las Farc valoren en esta oportunidad. Queremos solicitar la mayor atención y solicitud de todos los países amigos para disminuir la desconfianza y facilitar el acompañamiento internacional que pueda requerirse.

Finalmente, la Comisión pone a consideración de la Plenaria de Representantes la siguiente proposición, cuya aprobación recomienda vivamente.

Proposición

La Plenaria de la Cámara de Representantes saluda con optimismo la nueva puerta que se abre al Proceso de Paz, e insta a todos los colombianos a abandonar las posiciones extremas, en favor de una rápida salida a la penosa situación de los secuestrados. El Gobierno y las Farc, sin dilaciones pueden allanar el camino a la celebración de un Intercambio Humanitario, propósito en el cual destacamos la importancia de las gestiones de las jerarquías, de la Iglesia Católica, y de los países amigos.

La Cámara de Representantes desea recordar que están cautivos doce diputados del departamento del Valle del Cauca, el ex Gobernador del Meta Alan Jara, la ex candidata Presidencial y ex Senadora Ingrid Betancourt, el ex Ministro de Desarrollo Fernando Araújo, cinco ex congresistas y decenas de soldados, policías y ciudadanos nacionales y extranjeros.

La Cámara tampoco esquiva la angustia de los familiares de los secuestrados que han hablado sin descanso en favor del Acuerdo Humanitario. La Plenaria de la Cámara exhorta a tener fe en esta nueva protesta, para que salga adelante e insiste en que la liberación de los secuestrados políticos, policías, militares, niños, ancianos y civiles en general, requieren el más alto sentido de la perseverancia.

Firman *William Vélez Mesa, Germán Navas Talero, Ricardo Arias* y *Alonso Acosta.*

Ha sido leída la proposición.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Se somete a consideración la proposición, leída, sigue la discusión. Tiene la palabra el Representante Omar Armando Baquero.

Intervención del honorable Representante Omar Armando Baquero Soler:

Gracias señorita Presidente. En buena hora la Comisión Primera ha presentado esta Proposición, quiero decir que la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, en la sesión del día de hoy, aprobó una proposición en igual sentido, porque nos parece que debemos apoyar todos los intentos que en este sentido pueda hacer el señor Presidente de la República, y en general el Gobierno Nacional.

El Congreso de la República siempre ha venido abogando para que se construya una forma de diálogo para que conlleve al intercambio humanitario, nosotros abogamos no solamente por quienes se encuentran allí privados de su libertad, y que pertenecen a la diligencia política del país, o a quienes han representado las dignidades en el sector ejecutivo, como es el caso nuestro, donde tenemos un ex gobernador, y en mi condición de ex gobernador también del departamento del Meta, abogo para que ese ex gobernador el doctor Alan Jara, prontamente pueda estar con su familia, por eso de verdad que quiero aquí expresar públicamente nuestro reconocimiento y nuestro apoyo al Gobierno Nacional por este paso que se ha dado en este momento, e invitamos a quienes van a participar en este diálogo, para que de verdad se tomen decisiones y no vaya a quedar puramente en expectativas, no es el caso solamente de la clase política como lo dije, ni de la dirigencia del sector oficial, sino es también el caso de muchos policías, de muchos soldados, de oficiales y suboficiales en las diferentes ramas del gobierno y también a ciudadanos común y corriente que se encuentran en este momento privados de la libertad, por eso de verdad que apruebo esta proposición doy mi voto afirmativo pidiéndole a Dios, que ilumine al Gobierno Nacional y que ilumine a la otra parte de este diálogo, para que en un tiempo cercano logremos ese intercambio humanitario y podamos ver a muchas familias satisfechas porque sus familiares han vuelto a su hogar para compartir lo que es la alegría de estar reunidos en familia. Gracias señora Presidenta.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Sigue la discusión de la Proposición, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueba la Cámara?

El Secretario General informa:

Ha sido aprobada señora Presidenta.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Continúa con el uso de la palabra el Representante Buenaventura León.

Continúa el honorable Representante Buenaventura León León:

Gracias señora Presidenta, presentando un saludo de bienvenida a los funcionarios del Gobierno Nacional, así como al señor delegado del Contralor General de la República.

El tema hoy, un debate vial, nos vamos a ocupar de unos ochos subtemas, por eso vamos a tratar de ser lo más concretos en cada uno de ellos, tratando de ser lo más puntual.

El primero tiene relación con el tema de las audiencias públicas, con ocasión de la discusión y aprobación de la ley del Plan de Desarrollo, o Ley 812 que es la carta de navegación de este período constitucional para el Gobierno Nacional, allí en los distintos departamentos se tuvo la oportunidad en esas audiencias de incluir dentro de la iniciativa parlamentaria, y dentro de la iniciativa de la comunidad, algunos proyectos en materia vial en el tema de las Audiencias Públicas, reitero, contenidas en la Ley 812. Hoy quisiéramos pedirle al señor Ministro que le informe a esta Cámara y que le informe al país, sobre las inversiones efectuadas con ocasión de los proyectos aprobados en dichas audiencias públicas. Porque ese es un compromiso adquirido por el Gobierno con las distintas regiones del país, porque en las respuestas que nos llegaron, tan solo aparecen unos pocos recursos invertidos en el año 2004 y

en el año 2005, por valores de ciento cuatro mil millones y cuarenta y cinco mil respectivamente, por eso señor Ministro queremos que en su intervención, nos explique cómo va la inversión en el tema de Audiencias Públicas.

Otro de los temas es el Plan 2.500, sobre esto quiero precisar ante todo, que el Ministerio de Transporte nos informa solamente de la existencia de 18 contratos, todos en vías de Norte de Santander por un valor de sesenta y siete mil millones de pesos, surgen unas preguntas, señor Ministro, que queremos que hoy usted le responda al país y al Congreso, de dónde provienen los recursos, cuál es la procedencia de los recursos para atender el Plan 2.500, qué proyectos se ejecutarán en este año 2005 y cuáles en el año 2006, para cuándo está prevista la ejecución de los proyectos incluidos en el Plan 2.500 en el departamento de Cundinamarca, podemos de manera previa ir dejando como una conclusión, ya estamos casi a tres años de este Gobierno y encuentra uno señor Ministro, unos atrasos en la ejecución de las obras aprobadas tanto en temas de audiencias públicas como en el tema del Plan 2.500.

Quisiera traer también a colación, se nos informa en las respuestas al cuestionario la apropiación de unas vigencias futuras, en el año 2005 de quinientos ochenta y cinco mil millones de pesos, en el año 2006 novecientos cuarenta y cuatro mil, en el año 2007 ochocientos cuarenta mil, y en el año 2008 ciento setenta y tres mil, quiero llamar la atención en el sentido de que se están comprometiendo ya recursos hasta el año 2008, con el propósito de poder atender el Plan 2.500, esto Ministro nos da 2.5 billones de pesos, lo aprobado en vigencia futuras, en el Plan 2.500 están previstos 100 proyectos, que valen 1.2 billones de pesos y dieciocho mil millones de pesos para San Andrés, hay una diferencia Ministro, entre el valor de los proyectos contenidos en el Plan 2.500 y entre lo aprobado en vigencias futuras, esa diferencia es de 1.2 billones de pesos, queremos que hoy le explique usted al Congreso y al país, este 1.2 billones de pesos, en qué otros proyectos por fuera del Plan 2.500 se van a ejecutar, en el documento Conpes 3352 de mayo 2 de 2005, se aprobó la contratación de 5 gerencias para supervisar el Plan 2.500, yo quisiera Ministro cada gerencia si no estoy mal del orden de los cuatro mil millones de pesos, para un total de veinte mil millones de pesos, quisiera que hoy usted nos diera unas razones muy justificadas, sobre la necesidad de estas gerencias si no se puede atender la supervisión con los funcionarios del Ministerio.

Otro de los temas que quisimos analizar, es el tema presupuestal tanto en el Ministerio como en el Invías y como en el INCO y quiero solamente traer a colación un ítem del presupuesto del INCO, entre el año 2004 y el año 2005, el INCO incrementó el presupuesto para atender el servicio de la deuda, en un 228%, un incremento muy notorio y aquí surgen varios interrogantes señor Ministro, señor Director del INCO, dónde están las inversiones de los concesionarios, por qué la Nación sigue invirtiendo grandes sumas en las vías concesionadas, será que el INCO se está endeudando para atender y para ayudar en las vías concesionadas, cómo está la inversión de las vías en la red nacional no concesionada, en las respuestas que nos llegaron en el día de hoy por parte del Ministerio encontramos por ejemplo, que para solo dos proyectos Tunja y Girardot y para atender hasta el año 2011 el INCO va a desembolsar para atender estos dos proyectos como apoyo de recursos a los que también da la concesión ciento veintiséis mil millones de pesos.

Con la venia de la Plenaria, de la Mesa Directiva, quisiera tocar un tema ahora un tema que agobia y que tiene unas grandes complejidades, un tema que está en un corredor vial, en el centro del país y que nos preocupa muchísimo, es un tema que ya adquirió una dimensión nacional, de ello se han ocupado los grandes diarios y los grandes medios de comunicación de nuestro país, y es la problemática del sector El Cune, en el corredor vial Bogotá-Villeta-Guaduas-Honda-la Dorada, y yo quiero decirle a los compañeros que allí en el sector del Cune no había ningún problema como lo reconoció hace más de un año la entonces directora de Invías la doctora Alicia Naranjo, reconoció que ese problema lo generó el mismo Estado, el Invías, ella dice como lo veremos más adelante ese era un dragoncito que estaba dormido y por la construcción de la vía se despertó.

Hoy quisiera resaltar las tres causas señor Ministro que generaron o que vienen generando la problemática del Cune. En primer lugar en este sector se instaló un botadero de un material estéril proveniente de la construcción de la vía de los escombros de la vía antes de llegar a Villeta entre las ciudades de la Vega y Villeta.

En segundo lugar el problema de inestabilidad de Cune lo genera la construcción de la vía, con el propósito de buscar el empalme por uno de los costados de la ciudad de Villeta, de la Vía que también sale de Bogotá a Los Alpes, Sasaima y que va también para la ciudad de Honda y que comunica la Costa Atlántica y que comunica el departamento de Antioquia, una vía compañeros que nunca ha servido, que siempre ha tenido un cierre total. Y en tercer lugar la causa de la problemática es la falta de control de las aguas en el sector, lo cual agravó la situación al permitir que todo el flujo de la vía entrara directamente al depósito infiltrándose por la corona del mismo y sobre todo saturando el material aumentando el peso y por ende el empuje masal de esta hacía abajo.

Quiero insistir en que la problemática generada en Cune, se dio ante todo por estas tres causas, el Invías por allá en el año 2000, y aquí quiero hacer un paréntesis para decirle al Congreso y al país que los problemas generados se dieron con mucha anticipación, mucho antes de que usted fuera Ministro doctor Andrés Uriel y mucho antes doctor Mauricio Ramírez de que usted llegara a la Dirección del Invías, esta problemática se generó con unos actos de irresponsabilidad, por unos altos funcionarios mucho antes, no es responsabilidad de ustedes.

En el año 2000 el Invías se comprometió con la Corporación Autónoma Regional a constituir una interventoría ambiental, y el Invías incumplió, por eso la CAR suspendió el depósito o botadero, esta situación ha generado una gran descomposición geológica, una gran inestabilidad, en este momento hay unos deslizamientos de grandes proporciones que han afectado primero la vía, porque la vía siempre ha tenido cierre total y en segundo lugar han afectado más de ocho barrios, más de 300 viviendas de la ciudad de Villeta, algunos de sus moradores ya les tocó desalojarlos y se viene causando de una manera constante una inestabilidad en el sector, como si fuera poco en el sector está ubicado Ecopetrol, con unos tanques de almacenamiento de más de veinte mil litros y esos tanques señor Ministro, se siguen moviendo constantemente.

Allí también están las plantas de tratamiento del Acueducto no quiero la verdad prever de pronto una situación de mayores situaciones que pueda afectar los veintiún mil habitantes que viven en el centro urbano de la ciudad de Villeta.

Pero como si fuera poco, aquí vienen algunas denuncias, entre el año 2000 y el año 2003, se han ejecutado 26 contratos para solucionar la problemática de Cune, dieciséis mil millones de pesos, y hoy la situación está más grave, en obras se han ejecutado 12 contratos, por un valor de once mil seiscientos ochenta millones de pesos, en estudio 7 contratos por un valor de cuatrocientos setenta y cinco millones de pesos y como tuvimos la oportunidad Ministro en la Comisión Cuarta hace más de un año, de denunciar los estudios todos contradictorios, en interventoría 7 contratos por un valor de ochocientos treinta y uno, eso nos da doce mil novecientos ochenta y siete millones de pesos, más un contrato el 1334 de 2004, por dos mil setecientos cuarenta y dos millones de pesos, que no se ha podido iniciar por las fallas y los terraplenes y hoy queremos conocer cuál es la situación jurídica de ese contrato.

Hace unos 14, 15 meses en la Comisión Cuarta tuvimos la oportunidad de adelantar este debate y allí como lo veremos enseguida, tanto el Ministro como el doctor Andrés Uriel, como la señora Directora del Invías nos dijeron en la Comisión Cuarta, como reposa en las actas que ya habían encontrado las soluciones definitivas para atender la problemática de Cune, como hoy 15 meses después tampoco resultó ser cierto, nos vimos en la obligación de traer este tema a la Plenaria de la Corporación, buscando no otro objetivo, distinto Ministro, de encontrar de una vez por todas la solución a la problemática que vive hoy tanto el corredor vial, como la problemática que vive la ciudad de Villeta, por esta inestabilidad geológica, usted Ministro y la Directora doctora Alicia Naranjo nos dijeron hace 15 meses que habían contratado a la Universidad Nacional con sede en Medellín para realizar los estudios y que esos sí eran los

estudios que iban a solucionar la problemática de inestabilidad.

El Invías acogiendo ese estudio contrató unos terraplenes, a finales del año 2003 y esos terraplenes comenzaron a fallar a mediados del año 2004, por lo que no se ha podido tampoco iniciar la construcción del Túnel Falso, hoy entiendo que tienen contratado al geólogo Armando Celis Cárdenas.

Ministro cualquier intervención en el sector requiere de unos estudios técnicos serios y muy profundos, en agosto y noviembre del año 2003, y en mayo del año 2004 la doctora Alicia Naranjo, nos dijo en la Comisión Cuarta: "Va a ser un túnel falso, en un debate que hacíamos frente al tema, va a ser un túnel falso, el túnel falso tiene tres carriles y nosotros lo adjudicamos en el mes de diciembre quedando así zanjado el problema que había en el Cune", digo que en el momento en que se inició la obra, la vía sí, ese movimiento sí, como ese dragoncito que había entonces fue cuando se despertó y se empieza a mover, me salgo de las comillas Ministro para insistir en que el Estado a través de la dirección del Invías está reconociendo su responsabilidad, y vuelvo a comillas, "Ministerio de Transporte contrató con la universidad de Medellín, Nacional de Medellín, es efectivamente un estudio en el cual se hicieron las suficientes exploraciones en cada uno de los puntos, se construye el túnel falso, va tener tres carriles, 70 centímetros a cada lado para los peatones, los costos de estos trabajos van a ser cinco mil quinientos millones de pesos, y el doctor Andrés Uriel en comillas nos dice en esa misma sesión, "lo importante es que ya tenemos una solución que va en marcha, la contratación que se adjudica como lo acaba de explicar la Directora del Invías, en diciembre y que el año entrante está en plena marcha", y en la sesión del 19 de mayo de 2004 nos dice usted Ministro, "el derrumbe del Cune se va a resolver mediante un estudio que se contrató a través de la Ejecución de un Túnel falso", eso creemos que lo resuelve todo, hoy 15 meses después Ministro, esto tampoco fue el remedio y reitero que los problemas están más graves que hace 15 meses.

Yo pudiera concluir acá este tema, para decir que el manejo de esta situación está y viene acompañada por una improvisación, y quiero pedirle aquí al Contralor General de la República, que se requiere de una auditoría especial, no para la urgencia, para la contratación, sino una auditoría especial para la justificación técnica de la inversión.

Quisiera ahora pasar a otro tema, y quiero ahora Ministro, tocar el tema del Proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar.

No quiero hacer referencia al famoso contrato de CONSA, ni a ese proceso de conciliación que no aprobó el Consejo de Estado, sino quiero Ministro hacer referencia es al proyecto.

Este Proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, data del año de 1954, hace más de 50 años que se viene trabajado el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, que creemos que es un eje importantísimo para el país, para comunicar el sur, el centro del país con la parte norte, pero solo a comienzos de año de 1997 se abrió una licitación que dio lugar a un Contrato de Concesiones 1388 con CONSA, una concesión de segunda generación, es un contrato que aproximadamente tiene un valor de 1,9 billones de pesos, de los cuales el Invías tenía que desembolsar 137,1 millones de dólares, de los cuales desembolsó efectivamente 77,1 millones de dólares.

En este momento hay 13 procesos que cursan en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por esos litigios que se han presentado con CONSA, y aquí quiero hacer un llamado de atención para buscar y pedir que el Gobierno y la Nación deben tener asegurada una buena defensa judicial, estos procesos con CONSA Ministro, duraron un poco tiempo, inclusive sin apoderado judicial.

Yo quiero frente a este proyecto traer a colación también, porque era un tema Ministro que también fue objeto de debate en la Comisión Cuarta que el 19 de mayo de 2004, y quiero hoy leer aquí o transcribir mejor, lo que usted nos dijo en la Comisión Cuarta, para que usted hoy también le explique al país y a este Congreso y que aún haga un esfuerzo muy grande para entender ese giro suyo de 360 grados, porque hoy usted nos está planteando una cosa totalmente diferente a lo que nos planteó hace 15 meses.

Dice el Ministro y voy a utilizar con la venia de la Presidencia, las comillas, porque es importante conocer qué nos dijo el Ministro en esa ocasión, debatiendo, yo quiero para la ilustración de los colombianos, y para la ilustración de la Plenaria de la Cámara, decir que a partir de la ciudad de Villeta y con el propósito de tener el corredor vial hacia la costa Atlántica y hacia igualmente el departamento de Antioquia, existen dos alternativas, una que es el Proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, al cual he venido haciendo referencia, y otra que es la vía actual, la vía actual que es la de Villeta-Guaduas-Honda-La Dorada-Puerto Salgar.

Dice el Ministro en comillas, haciendo una referencia porque el Ministro le entrega todos los elogios, todo el soporte técnico que respalda el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, y hoy el Ministro quiere dar un giro que realmente no lo entendemos.

Dice el Ministro: "El país entero se beneficia con la ejecución del proyecto por las siguientes razones, hablando de Tobia Grande-Puerto Salgar, y hace una comparación de los dos proyectos, quisiera que nos mostraran la gráfica para observar, ahí está la gráfica para observar las dos posibilidades, dice el Ministro, usted doctor Andrés Uriel: "La vía actual Puerto Salgar-La Dorada-Honda-Villeta, cruza por los altos de La Mona, en la gráfica se ve el corredor, que está señalado por los altos, los Altos de La Mona y El Trigo, donde asciende a 1.500 metros, desciende a 1.000 aproximadamente, y vuelve a ascender a 1.850 metros, para luego descender a 700 metros, en proximidades a Villeta, con un recorrido de 101 kilómetro, y es una carretera de montaña, con bajas especificaciones, con velocidad promedio de 30 kilómetros, hasta ahí el análisis técnico que le hace el Ministro a ese corredor vial que existe hoy, y sobre el cual el Ministro ahora quiere insistir en abandonar el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, con el propósito de hacer una doble calzada que un corredor vial que hace 15 meses desestimaba por consideraciones técnicas.

Vuelvo a las comillas: Con la construcción del tramo 1 Tobia Grande-Puerto Salgar, se elimina el paso de dos altos y se reduce el recorrido al terminar la primera etapa de construcción de 101 kilómetro a 78 kilómetros, el otro proyecto es el que se ve totalmente plano, como lo conoce el Ministro.

Al concluir la etapa dos, el recorrido se reduce a 73 kilómetros y al terminar la etapa tres de la gradualidad propuesta para la construcción del tramo tres, el recorrido en su totalidad se reduce de 101 kilómetro a 68 kilómetros, y la velocidad de operación se aumenta de 30 a 70 kilómetros por hora.

Este es el análisis técnico que usted Ministro nos entregó hace 15 meses, donde desestimaba el proyecto Villeta-Guaduas-Honda-La Dorada y donde decía que el proyecto era por Tobia Grande-Puerto Salgar, sin embargo hoy está cambiando de opinión y quiere abandonar el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, para proponer una doble calzada, Villeta-Guaduas-Honda-La Dorada.

Pero es más, usted mismo nos entregó otros elementos técnicos, que le servían de soporte a la versión que nos dio en la Comisión Cuarta, nos dice el Ministro, "ahorros en tiempo de recorrido, en minutos, vehículos livianos en la fase uno, 85 minutos de ahorro, en la fase tres, 110, el camión promedio, en la fase 1, 140 minutos, en la fase tres 200 minutos.

Ahorros en costos, en pesos nos dice el Ministro, en la etapa uno, esto en el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, veinte mil pesos en la etapa uno, treinta y un mil pesos en la etapa dos y tres, los buses en la etapa dos y tres un ahorro de ciento treinta mil pesos, y los camiones en promedio un ahorro de ciento sesenta y dos mil pesos en la etapa tres en el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar. Son todas las bondades de este proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar.

Ingentec preparó unos estudios entre los años 79 y 83, yo he sido una persona que siempre he rechazado, cuando los contratistas buscan la manera de que se les adjudique las licitaciones, y después de que se les adjudican las licitaciones, comienzan por una lucha para cambiar los trazados, para cambiar los proyectos con el propósito de acomodarlos a sus intereses económicos, eso sucedió con CONSA, y hemos hecho un análisis en todas las concesiones donde se han presentado estas solicitudes o estos cambios, y hemos revisado, tal vez en la única donde desafortunadamente el Invías no atendió la petición de modificación del trazado fue acá, y aquí me parece que si el Invías hubiese analizado un poquito el cambio de trazado que propuso CONSA, Ministro, había subsanado los reparos técnicos que usted con mucha sabiduría le tiene a los Túneles.

Dice estos estudios: La velocidad de diseño en el proyecto de Invías el que contrató 70 kilómetros por hora, pero si se hubiese atendido la petición del contratista que planeaba Ministro, no la construcción de los túneles, sino la construcción de unos viaductos, con la construcción de esos viaductos pasábamos de 70 kilómetros a 90 kilómetros, la pendiente máxima, no con el proyecto adjudicado, sino con la optimización lo que ellos proponían se reducía de 8,2 al 7%, y el radio mínimo se ampliaba Ministro, de 143 metros a 325 metros, la única desventaja era que se aumentaba de 68 a 73 kilómetros la longitud del proyecto.

Por eso, Ministro, yo le quiero dejar hoy una reflexión para que se revise esa alternativa, no a través de los túneles que como usted no lo ha expresado, hay una restricción de adelantamiento, sino que se analice ese proyecto con el tema de los viaductos.

La doble calzada Ministro, que usted propone hoy, en el sector Villeta-Guaduas-Honda, no tiene estudios, y nunca va alcanzar la velocidad que alcanza el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, además las pendientes continúan, así tenga una doble calzada.

Igualmente los radios de curva tampoco son muy favorables, este nuevo trazado que usted propone causaría unos impactos ambientales y además es un proyecto que hasta donde entiendo no tiene ni siquiera estudios preliminares.

Pero adicionalmente, aquí quiero pedir la atención del la Contraloría General de la República, porque este proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar ya tiene unas inversiones, en este proyecto ya se han invertido más de sesenta y cinco mil millones en la vía, cómo es que ahora después de invertir sesenta y cinco mil millones, ahora se va abandonar el proyecto, el Invías como lo dije anteriormente desembolsó ya 77,1 millones de dólares al contratista.

Recordemos que una de las causales o la causal principal Ministro, usted me corregirá, que indudablemente dio lugar a la caducidad del contrato con CONSA, era porque no estaba la póliza original, la póliza de garantía, eso nos preocupa, cómo va a recuperar el Invías y la Nación estos recursos.

Señor Contralor, qué pasa con estos recursos invertidos en el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar que ahora se quiere abandonar, acaso no hay aquí un detrimento patrimonial?, Quisiera un pronunciamiento oportuno de parte de la Contraloría General de la República.

Los daños ambientales causados son irreparables Ministro, y no se justifican si el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar no se realiza, hoy se ha contratado una consultoría para evaluarse esos daños, esa consultoría tiene un costo de quinientos millones de pesos, y quisiera Ministro que hoy usted nos explicara, qué pasó con el préstamo que dio el Banco Mundial de cuatro mil millones de pesos para ejecutar el Plan de Sostenibilidad Ambiental, del proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, porque la verdad en lo que hemos investigado, parece que esos recursos se asignaron fue en contratación de personal que no trabaja en el proyecto, que usted le pida una evaluación al Ministerio del Ambiente, qué sucedió con esos cuatro mil millones de pesos, pero como si fuera poco, no solamente la inversión de sesenta y cinco mil millones de pesos, sino que el Estado también allí compró por el corredor vial una serie de predios, que le costaron a la Nación más seis mil setecientos dieciocho millones de pesos, ¿qué hará el Estado con estos recursos? A la fecha no existen estudios preliminares, ni técnicos, ni financieros que avalen la doble calzada, yo quiero insistir Ministro hoy en el proyecto Tobía-Grande-Puerto Salgar, con el replanteamiento no de los túneles, sino de con el replanteamiento de los viaductos.

Aquí Ministro en el proyecto de la doble calzada que usted quiere insistir seguimos pasando por el Alto del Trigo, por el Alto de la Mona; se nos olvida que aquí hay también dos puentes muy importantes que atraviesan el río Magdalena tanto en Honda como en la Dorada, la adecuación de esos puentes, el mantenimiento de esos puentes, y una pregunta final Ministro yo quiero que usted hoy nos dé una respuesta porque aun cuando el Proyecto Tobía-Grande-Puerto Salgar que fue adjudicado a CONSA, fue declarada su caducidad, allí hay unos Peajes, que se siguen cobrando los recursos, está el peaje de Caiquero, el Bicentenario, Sambito, La Gómez, Aguas Negras; esos recursos de esos peajes entre el primero de septiembre de 1998 al cuatro de diciembre de 2000 fueron a dar a fideicomiso, yo quisiera preguntar qué ha pasado con los recursos recogidos en estos peajes a partir del 5 de diciembre de 2000, dónde está esa plata.

Ahora Ministro permítame pasar a otro tema, que de una manera muy concreta lo voy a tocar y a señalar puntualmente la problemática del Proyecto también de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, esta doble calzada, es otro Contrato de Concesión el 0377, del 2002, suscrito con el consorcio Solarte & Solarte, y yo quiero hoy aquí al Director del INCO pedirle de una manera muy especial, yo sé que usted ha hecho un esfuerzo, pero, señor Director hay la necesidad, la imperiosa necesidad de socializar mucho más el proyecto, tanto por parte del INCO, como por parte del concesionario.

Es importante señor Director y señor Ministro, que esta región conozca el trazado definitivo por donde va a pasar este corredor vial, a la fecha no se conoce, el trazado definitivo en la vía, el concesionario está pidiendo unas modificaciones en el trazado, modificaciones que implican también modificar la Licencia Ambiental, que tiene que hacer el Ministerio del Ambiente, señor Ministro y desde aquí a la señora Ministra del Ambiente, decirle que el municipio de Gachancipá a través del Alcalde y en representación de la comunidad ha pedido Ministro, una audiencia pública con el propósito dentro del trámite, para la modificación de la Licencia Ambiental, el señor Presidente de la República que nos ha enseñado que hay que estar con la comunidad, que no se vaya a tomar una decisión a espalda de la comunidad y que previamente a la toma de la decisión se realice una audiencia pública dentro de este trámite.

El tema de la financiación de este Proyecto Ministro, quisiera hoy que usted nos explicara por qué el fundamento en el cual se estableció la estructuración financiera, técnica, legal y comercial de proyecto, es el mecanismo de la gradualidad, Ministro que usted nos explique, en qué consiste ese mecanismos de la gradualidad, es importante señor Director del INCO, conocer el cronograma, conocer la etapa de construcción, cuándo se inicia, cuándo se termina, el trazado definitivo, cuál es el valor del contrato, cuál es el ingreso esperado, cuáles son las condiciones para la recuperación de la inversión, porque aquí al igual que sucede con otros proyectos, se diseña una vía y se modifica en su ejecución, aquí hablábamos de un tercer carril, y ahora hablamos de segunda calzada, y Ministro permítame detener y llamar su amable atención en dos temas, o en el tema del cambio de trazado.

El trazado inicial Ministro, señor director del INCO, el trazado inicial tan solo afecta en Gachancipá quince predios, pero el trazado que está proponiendo modificar el concesionario o contratista, afecta ochenta predios, el trazado inicial señor Director, no afecta acueductos, ni fuentes de agua, el trazado que se pretende modificar por parte del concesionario, afecta a la quebrada Quindigua, afecta las redes de nuestro acueducto El Roble-sur y centro que beneficia a 380 usuarios, pero además afecta a dos pozos profundos, el trazado inicial solo afecta dos viviendas, el trazado que se propone modificar, afecta quince viviendas y además unos raizales indígenas, y aquí señor Director del INCO, señor Ministro, aquí hay un problema, también frente al tema de lo que se está ofreciendo a los propietarios por metro cuadrado, porque es que hay una situación grave, señor Director, y es que con el proyecto Devinorte, señor Director, se pagaron a doscientos mil pesos el metro cuadrado, en el año de 1996, y hoy usted les está ofreciendo, lógicamente que eso no, se sale de sus manos, porque es lo que determinen los peritos, o la Lonja, pero tan solo se están ofreciendo cuatro mil pesos por metro cuadrado, de cuatro mil a doscientos mil, hay una gran diferencia.

Las actas que se firmaron en septiembre y octubre de 1998, se comprometió el Ministerio y el INCO con la comunidad a la protección del uso agropecuario, del suelo, la protección, si se modifica el trazado ese compromiso que se hizo se va a incumplir, es necesario, quiero insistir aquí en el trazado definitivo, por ejemplo más adelante Villapinzón, no ha podido definir su zona industrial porque no sabe por donde va a pasar, finalmente la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso.

Quiero pasar también ya a otro tema, ya a un tema final y llamar también la atención Ministro, de un tema que tuvimos la oportunidad de interactuar en la Comisión Cuarta, que es la autopista Bogotá-Villavicencio, y no voy a repetir el debate de la Comisión Cuarta, voy a extraer solamente los elementos más importantes

para ubicarnos en el tema y en el debate, pero no puedo dejar pasar, para decir que el tema de la vía Bogotá Villavicencio, si bien es cierto se hizo una licitación, esta licitación fue declarada desierta, y señor Ministro como tuvimos oportunidad de revisarla en la Comisión, este proyecto fue adjudicado a dedo, un proyecto de esta magnitud, en el año de 1994, fue adjudicado de manera directa, y ni siquiera mediante una resolución motivada, sino mediante un oficio, pero Ministro, creo que es hora de hacer unas evaluaciones, yo tuve la oportunidad de hace unos quince meses, de hacerle unos planteamientos en la Comisión Cuarta frente a este proyecto, y allí usted se comprometió a hacer algunas revisiones, y hoy quisiera, no en un corte de cuentas, pero sí quisiera que nos comentara qué se ha avanzado con esas denuncias que hicimos hace unos meses en la Comisión Cuarta.

Aquí en esto compañeros se han firmado 47 actas de modificación que todas favorecen al contratista y que no se reflejan en la ingeniería financiera del contrato, este contrato de concesión que inicialmente se diseñó en tres tramos, hoy son seis tramos, este contrato o esta concesión que era para atender 55 kilómetros y se redujo a 25 kilómetros, a menos de la mitad, este proyecto ha tenido todas las irregularidades, todas las violaciones a la Ley 80 a favor del concesionario.

Los tramos dos y tres del proyecto, fueron objeto del tribunal de arbitramento, y allí Ministro la Nación estuvo muy mal defendida, ahí hay unos Laudos arbitrales que condenan a la Nación, quisiera preguntarle hoy, ¿cómo se van a cumplir esos Laudos arbitrales, con desembolsos o se va a prorrogar la concesión?

A la fecha continúan sin recibirse en el proyecto Bogotá-Villavicencio los tramos cuarto y quinto, y el tramo sexto correspondiente a los túneles de Bijagual y Buenavista, fueron recibidos condicionalmente, pero Ministro allí se prorrogó la concesión en contra prestación por 42 meses, y la conclusión del debate en nuestra Comisión Cuarta, aceptado por usted, era que era mejor para la Nación, buscar renegociar, buscar recomprar esa concesión, y ya hoy encontramos con sorpresa unos meses después que se hace todo lo contrario, se prorroga la concesión, a CoviAndes, me parece que no se está actuando con la suficiente responsabilidad.

Es necesario señor Ministro precisar cómo se están asumiendo los gastos de las obras de estabilidad de la carretera, para terminar, recuerde Ministro que ese tema lo pudimos revisar, para terminar la construcción del túnel de Buenavista, se utilizó la figura de la urgencia manifiesta, y allí denunciamos que se contrató a Concreto, y allí denunciamos unos sobre costos de ese contrato, impresionantes, pero hoy el honorable Representante Gerardo Piamba expresaba que del 18%, nos decía hace un momento, ni tan por abajo, ni por arriba, y este contrato con Concreto doctor Andrés Uriel, y usted después fue a revisarlo y a los ochos días nos dijo que teníamos la razón, compañeros, atérrense, tiene una lu del 55%.

El Consorcio Gay Co Murillo Lobo Guerrero construyó el tramo cuarto y el Invías lo recibió, sin que cumpliera con todos los requerimientos técnicos, el Invías los recibe pero, el concesionario no se lo ha recibido al Invías, yo quiero preguntarle, si es cierto, señor Ministro, el Invías contrata a Gay Co Murillo Lobo Guerrero, recibe la obra, el concesionario no se la recibe por algunas consideraciones técnicas, por problemas técnicos y hoy, no sé si será cierto Ministro quisiera que me aclarara eso, que el Ministerio aspira a invertir sesenta y cinco mil millones de pesos en esa vía, para que el concesionario le pueda recibir ese tramo después de que el Invías había recibido esa parte de la vía.

Yo quisiera aquí Ministro dejar una petición, como usted mismo lo expresó hace más de un año, aquí Ministro es indispensable que la vía sea responsabilidad de una sola entidad, usted nos halló las razones; actualmente intervienen: El Distrito Capital en el tramo uno, interviene CoviAndes que es el concesionario, en los tramos dos, tres y seis, interviene el INCO, y el Invías en los tramos cuarto y quinto. Esto hace dificultar, o esto dificulta establecer competencias, atribuciones, instancias decisorias y responsabilidades.

Yo quisiera preguntarle Ministro, se acuerda que allá en la Comisión denunciamos que se habían adquirido doscientos nuevos predios, que al año de 1994, costaron quinientos sesenta millones de pesos, predios que finalmente no se utilizaron, por el cambio del trazado de la vía, qué pasó con eso, usted Ministro dijo que le iba a hacer un seguimiento, y además, pero no solamente no se utilizaron, sino que también se realizó un contrato para vender esos predios, donde se giró un anticipo del orden de los ochenta millones de pesos y tampoco se ha hecho nada, usted doctor Andrés Uriel, el 19 de mayo de 2004, nos dijo en la Comisión Cuarta, "a mí me gusta venir al debate de control político porque los Representantes y Senadores, tienen la autoridad y la posibilidad de decir muchas cosas muy ciertas que aún funcionario sobre todo de alto nivel le está vedado, comparto muchas cosas de las que ha dicho usted, muchas, muchas de este proyecto, creemos que es cosa de billón y medio de pesos lo que ha costado este proyecto en todos los pormenores, concesionarios y que ellos asuman todos los tramos", esto no lo dijo usted y como fue, fue como la tarea en la cual se propuso que se asuman todos los tramos y que le den el mantenimiento y que nosotros le cumplamos igualmente las garantías de ingresos mínimos que son del orden de quince mil millones de pesos, queda la solución de algunos conflictos por ejemplo de los carros ganaderos, en diciembre el señor interventor a mi personalmente me dijo que si levantan la pared a mínimo 30 centímetros y concretar esas cosas porque la vía se hace es para la comunicación económica, comercial, cultural, educativa entre los dos territorios, porque los túneles de Bijagual y Buenavista no permiten el transporte de ganado y de arroz siendo el llano ante todo productor de ganado y de arroz, sin embargo sí les toca pagar el peaje como si utilizaran los túneles de Bijagual y Buenavista, quisiéramos hoy Ministro que nos dijera y que le dijera a este sector del país en qué se ha avanzado para poder utilizar los túneles.

Finalmente y frente a este proyecto, usted también se llevó una tarea Ministro, de revisar el tema del puesto de control o peaje por la vía antigua en el sitio Boquerón, allá tuve la oportunidad de leer esta carta que el Invías le suscribió a la comunidad el 19 de octubre de 1999, que en el segundo párrafo dice: El costo del cobro del peaje del túnel de Boquerón está calculado por el uso del túnel por lo tanto se cobra por igual a todos los usuarios de la vía que deseen utilizar los modernos servicios del túnel, los que boten por la alternativa de utilizarlo, de no utilizarlo, pueden seguir por la vía antigua lo cual no tiene peaje alguno desde el Antojo hasta Santafé de Bogotá, esto es del Invías que le hace a la comunidad, sin embargo hay colocado un peaje o puesto de control por parte de la vía antigua, recursos señor Ministro, señor Director del INCO que van al concesionario, y la vía antigua la sigue manteniendo la Nación, quisiera para terminar acá, recordar los compromisos que tiene el concesionario y que tiene el Ministerio y el lNCO con la comunidad compromisos que de manera reiterada se vienen incumpliendo, primero el no cobro de peaje por la vía antigua, aquí el Invías se había comprometido en el año 1999 a eso; segundo la construcción de locales y la reubicación de vendedores ambulantes; tercero, el relleno de lotes; cuarto la indemnización por descoles y alcantarillas, los puentes peatonales en sitios críticos, la reparación de las viviendas afectadas y las tarifas preferenciales son compromisos que hay con la comunidad y que se vienen incumpliendo; pero no solamente se vienen incumpliendo sino que yo lo invito Ministro, a que ordene una visita por las cunetas tan exageradas que se están haciendo que están afectando a los propietarios y a las fincas, pero además quiero insistir en un tema que es la variante al municipio de Cáqueza, usted Ministro, lo escuché por los medios de comunicación y quiero expresarle mi complacencia porque está hablando de la doble calzada de Bogotá a Villavicencio, pero yo sí quisiera pedirle que antes de la doble calzada solucionemos todos estos problemas que sin doble calzada tenemos y tiene el Estado con el concesionario.

Yo quiero hoy Ministro, insistirle como le insistí hace un año en que se hace necesario, se hace indispensable, es un requisito sine qua non reestructurar los términos de la concesión Ministro, antes de considerar nuevas prórrogas, antes de considerar ampliación, yo quisiera hoy preguntarle Ministro porqué los recursos de tráfico mínimo garantizado se han convertido en la principal fuente de financiación de proyecto cuando era un recurso subsidiario y si hay un tráfico mínimo garantizado, señor Director del INCO, señor Ministro para tener en cuenta, se supone también que hay menos desgaste de la vía, en la actualidad la deuda del INCO por

garantías de tráfico mínimo garantizado ascienden a trescientos mil millones de pesos, ¿de dónde va a salir esa plata?, solamente para pagar a los concesionarios de primera generación, hoy no deja de sorprenderme que el Ministerio solicite directamente al actual concesionario que haga las primeras evaluaciones para el proyecto de la doble calzada, Ministro hay que renegociar esa concesión, definitivamente Ministro en esta concesión como en muchas de primera generación, se rompió el equilibrio contractual en contra del Estado, yo estoy de acuerdo con las concesiones, indudablemente el Estado no tiene la plata para hacer las inversiones, pero Ministro no a cualquier precio, el Estado ha pagado mucho, el Estado ha sido muy gravado con estas concesiones y eso que ya estamos hablando de concesiones de tercera generación, en esas concesiones de primera y segunda generación, el Estado ha perdido mucha plata, estoy de acuerdo con las concesiones porque es el capital privado que viene ayudar con el propósito de desarrollar la infraestructura vial, pero Ministro yo creo que llegó la hora de revisar la Ley 105 de 1993 el artículo 30 y el artículo 32, que tiene unas cláusulas excepcionales para los contratos de concesión, la inaplicabilidad de la causal de nulidad absoluta del contrato en el evento de declarar nulos los actos en que se fundamentan, las cláusulas excepcionales de interpretación, modificación y terminación unilateral de los contratos impiden que estas se apliquen en las etapas de operación.

Y para concluir en unos breves segundos Ministro le quiero dejar tres reflexiones sobre el proyecto de la doble calzada Bogotá-Girardot, más exactamente el proyecto vial Bosa, Granada, Girardot que forma parte del corredor vial de Bogotá-Buenaventura que es uno de los ejes más importantes del país, Ministro el trámite contractual, este trámite contractual de esta adjudicación de este proyecto de la doble calzada Bogotá Girardot se vio afectada por una serie de situaciones judiciales, tutelas, demandas penales, demandas administrativas, simplemente quiero llamar la atención en su consideración, para asegurar una defensa judicial de la Nación para evitar en el futuro millonarias indemnizaciones, y quiero Ministro que usted hoy me dé una clara justificación, una justificación muy razonada, por qué este concesionario seleccionado, o por qué se seleccionó este concesionario quién presentó una propuesta por un valor superior a la segunda propuesta en treinta y dos mil millones de pesos, quisiera que nos diera unas consideraciones financieras y técnicas, por qué este concesionario fue adjudicado cuando su propuesta era mayor en treinta y dos mil millones de pesos.

Ministro yo quisiera tener hoy la tranquilidad que usted nos diga que el contrato asignado a este concesionario tiene la experiencia para adelantar este tipo de proyectos, especialmente en la construcción de los túneles, porque tan pronto se lo adjudicaron querían cambiar el túnel de Boquerón por tres túneles, fue una solicitud, pero sé que el Ministerio y el INCO fueron muy radicales en su posición, por lo cual felicito, pero yo quisiera que nos dejaran la tranquilidad de que el concesionario a la cual se le adjudicó el Proyecto de la Doble Calzada Bogotá-Girardot, efectivamente tiene la experiencia en este tipo de proyectos.

Finalmente Ministro, en una reunión lo ví por televisión, viendo la necesidad y como nos alegra, que el proyecto no solamente se quede en Girardot, sino que adelante la doble calzada de Girardot, Espinal, Ibagué, pero no como lo escuchamos, no usted Ministro, sino una propuesta que le hicieron que hiciera un contrato adicional, me parece que eso no es transparente, un contrato adicional, un contrato directo de casi novecientos mil millones, yo sé que usted es un hombre honesto, transparente Ministro, y por eso sé que hay que buscar el mecanismo de la transparencia para la adjudicación de este otro tramo, no quiero incomodar con mis apreciaciones, tampoco se trata o se trató de un debate con el propósito de venir a dar palo, sino que quiero dejar unas consideraciones con toda responsabilidad, unas consideraciones investigadas y unas consideraciones que no buscan otro objetivo que se tomen los correctivos en cada uno de los temas que hemos planteado esta tarde aquí en la Cámara de Representantes, muchas gracias señorita Presidente.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo.

Intervención del honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Gracias señorita Presidenta, señor Ministro en el mes de marzo, comienzos del mes de abril la Comisión Segunda realizó un debate de los aeropuertos, del estado de los aeropuertos y de las pistas, en esa oportunidad señor Ministro, yo le ponía en conocimiento algunas anomalías y algunos de los aeropuertos de las zonas de frontera específicamente de los aeropuertos del departamento de Guainía, porque la verdad no tenemos en este momento sino uno, en su oportunidad yo le decía señor Ministro que en esos recursos que el Presidente Pastrana nos dejó de aeropuertos para la paz, habían quedado dos mil quinientos millones de pesos y que se habían invertido en una repavimentación, en esa oportunidad le decía señor Ministro, que esos recursos se habían perdido y que en unos dos años vamos a ver los resultados, usted me comentaba señor Ministro de que efectivamente eso ya estaba denunciado, pero la verdad la preocupación es con la pista que se pavimentó en el recogimiento de Barranco Minas, quiero aquí hacer un reconocimiento y corregir de pronto esa intervención que yo hice en su oportunidad, en donde yo decía que no se habían pavimentado sino 600 metros, y efectivamente se pavimentaron 900 metros, créame que hay que reconocer que también hay veces uno comete errores, pero que la culpa en su momento la tuvo la Aeronáutica Civil porque a mi no mandaron el pliego de condiciones y en el pliego de condiciones sí aparece, pero señor Ministro, no son 900 metros que necesitan de esa pista, se necesitan son 1.200 metros, yo siempre he dicho que este Gobierno es un Gobierno comprometido con los recursos y por eso quiero llamar la atención, que usted hizo un compromiso señor Ministro, para ir al departamento del Guainía para inaugurar esa pista. Por qué sigo insistiendo señor Ministro en esa ida, es que los recursos que se mandan para las regiones hay que cuidarlos, mire, Barranco Minas está en un problema señor Ministro, resulta y pasa de que el río Guaviare, se está llevando el corregimiento en donde hay una población de unos dos mil o tres mil habitantes, quiere decir esto señor Ministro que en dos o tres años la pista que con gran esfuerzo en los aeropuertos comunitarios, el Gobierno nos dio los recursos, esa pista va a desaparecer porque el río Guaviare año por año cada invierno se está llevando este municipio, este corregimiento que está ubicado a las orillas del río Guaviare.

Quiero además señor Ministro decirle lo siguiente, en el Plan Nacional de Desarrollo, yo logré incluir una proposición que fue aprobada y que es la recuperación de la navegabilidad del río Guaviare, entonces señor Ministro mire que por ahí logramos, conseguir de pronto algunos recursos, para que estos recursos se invirtieran en esta pista y no se vayan a perder.

Señor Ministro hay una preocupación grande por estos habitantes ubicados en el sector del río Guaviare, hoy quiero decirle al país que el Gobierno Nacional en cabeza del Presidente, recuperó parte del Guaviare, pero quiero llamar la atención en esto señor Ministro, recuperamos Barranco Minas, en la época que estaba en manos de la insurgencia iban vuelos de Satena, hoy señor Ministro, infortunadamente no vino el Director de Aeronáutica Civil, hoy, que tenemos un Batallón de Infantería de Marina, cuidando nuestras fronteras y cuidando nuestro departamento, Satena no volvió a hacer los vuelos y tenemos una población totalmente abandonada señor Ministro.

Ministro, usted lo sabe muy bien, que lo que son Guainía y Vaupés, son dos departamentos que únicamente tenemos vía aérea, por eso quiero señor Ministro, hoy, que usted nuevamente haga ese compromiso, la verdad que no es para hacer política, los votos yo me los consigo trabajando pero quiero que usted señor Ministro hoy nuevamente se comprometa a que podamos ir a Barranco Minas.

Quiero hoy decirle a los colombianos, que el señor Ministro también nos está cumpliendo en algo, he venido luchando por un proyecto que considero que es importante tocarlo aquí, que es el proyecto de mototaxi, hoy quiero hacerle nuevamente otro reconocimiento, hoy usted presenta un borrador de proyecto para decirle a los colombianos que están prestando este servicio, que el Gobierno después de tres años se puso en cintura y que la verdad es que en este corto período que nos queda de legislatura vamos a tener un proyecto de ley número bien unificado.

También quiero decirle a los colombianos que este proyecto lo volví a radicar ahorita el 21

de julio, para que en coordinación con el señor Ministro de Transporte saquemos un proyecto unificado que le sirva a todos los colombianos que están prestando este servicio.

Ya que está acá el Director de Invías, qué importante fueron esos recursos que nos dieron para las audiencias públicas, créame que para las regiones de nosotros son supremamente importantes, pero mire que nosotros priorizamos los proyectos, quiero contarle, nosotros dejamos cuatro mil millones de pesos para una vía supremamente importante, para la vía Inírida-Huesito-Puerto Caribe, señor Director, infortunadamente no sé cómo harán en Planeación pero nos voltearon la hoja, iniciaron invirtiendo los primeros mil doscientos cincuenta millones de pesos señor Ministro, por la mitad de la vía, quiero comentarle además, que en el mes de abril que estuvo el Ministro de la Protección Social, enviaron un funcionario de Invías y nos decían que habían unos recursos importantes alrededor de mil ochocientos millones de pesos, para invertirlos continuando el plan Reyes, esos 14 kilómetros que van a pavimentar, que van de Inírida a Caño Vitina, terminando Caño Vitina, o sea donde van a invertir los catorce mil, diecisiete mil millones de pesos, ahí hay un puente sin terminar señor Director de Invías, y es donde necesitamos esos mil ochocientos millones de pesos que ese funcionario de Invías nos comentó que había y que son supremamente importantes.

Por qué son importantes estos proyectos señor Ministro de Transporte, se acuerda que en su oportunidad le decía que no teníamos sino una trocha de 180 kilómetros y usted en su oportunidad me decía, Representante, vamos a luchar para que esa vía sea habilitada, no la logramos pavimentar en este cuatrienio, pero vamos a lograr que esos habitantes que están en la frontera con Brasil y Venezuela, que es la frontera donde está una población de más o menos unas 40 ó 50 comunidades indígenas colombianas, puedan venir de esa frontera por la trocha y que puedan llegar a su municipio capital señor Ministro.

Considero señor Ministro que el trabajo que se está haciendo es supremamente importante y quiero señor Ministro, que usted se comprometa nuevamente a ese viaje para ir a inaugurar esa pista, sé que han habido inconvenientes pero que es importante señor Ministro vuelvo y lo recalco, porque en tres años no vamos a tener pista y allá va a tener usted que hacer un compromiso de unos recursos para un muelle que se necesita en Barranco Minas, para que estos recursos que se invirtieron que son alrededor casi de dos mil millones de pesos no se pierdan.

Señora Presidenta le agradezco y a usted señor Ministro nuevamente volverle a recordar ese compromiso que hizo con el departamento del Guainía. Muchas gracias señora Presidenta.

Dirige la Sesión la señora Vicepresidente (honorable Representante Sandra Velásquez Salcedo):

Señor Ministro, tiene usted el uso de la palabra.

Intervención del señor Ministro de Tránsito y Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Señora Presidenta, muy buenas tardes a usted, a la Mesa Directiva, a todos los miembros de la Cámara. El debate de control político de hoy es, extenso y denso, y es documentado por parte de los citantes.

Vamos a tratar los temas, inicialmente voy a intervenir sobre algunos de los temas, a continuación con su venia Presidenta lo hace el señor Director del Invías, y cierra para algunas precisiones adicionales el señor Director del INCO, ellos están aquí presentes, y me permito iniciar pidiendo excusas a nombre del Director de la Aeronáutica, el doctor Fernando Sanclemente está en una Comisión en el Exterior, y solo tal vez el día de mañana estará retornando, pero con algunos funcionarios de Aeronáutica vamos a intentar dar respuesta al último tema que es el de aeropuertos comunitarios.

Y empiezo diciéndole doctor Pedro, que estoy en deuda en un compromiso que tengo con la Comunidad de su región, de acompañarlo a una inspección de Barranco Minas, y voy a pedir su paciencia para que en el mes de agosto programemos el viaje con el señor Director de la Aeronáutica.

En ese viaje, definiremos el tema de Satena, las posibilidades de Satena, y definiremos si hay los recursos y la forma de cumplir para la extensión de la pista a 1.200 metros, allá haremos esa reflexión si es posible.

Como anotación quería indicarle a la honorable Cámara de Representantes, que la discusión del Plan de Desarrollo, ustedes recuerdan el mes de noviembre aquí, en este escenario en plenarias conjuntas de Senado y Cámara, planteamos el Plan de Desarrollo, y en la mayor parte de los diez grandes temas recibimos la unanimidad prácticamente del respaldo del Congreso de la República, en algunos temas que parecían imposibles de cumplir, parecía imposible por ejemplo el de aeropuertos comunitarios, nos pusimos una meta, ejecutar un aeropuerto comunitario por cada mes de Gobierno, llevamos entre los que están ejecutados 14, entre los que están en obra y entre los que están en licitación 37, estamos pendientes de estructurar la parte económica y fiscal para los 11 restantes, y esperamos cumplir no en un porcentaje, sino en el ciento por ciento como debe ser una decisión del Estado, entre el Gobierno y el Congreso que se tomó en la discusión del Plan de Desarrollo y su anterior aprobación.

Creemos que con la consolidación del tema del Aeropuerto El Dorado, ya entre pliegos y en audiencias aclaratorias, la primera la tendremos del próximo martes en ocho días, y tendremos tres audiencias aclaratorias y con el lanzamiento que esperamos hacer el viernes del concurso arquitectónico para los muelles, cumpliremos los 48 aeropuertos uno por mes.

De ese paquete de programas estamos atrasados en un programa, en el de puentes, en el que nos fijamos una meta juntos de compromiso, de intervenir un puente por día de Gobierno, en eso estamos atrasados a pesar de que el avance es de 466 puentes, estamos buscando un programa particularmente para Colombia profunda, y el programa de pontones del Plan 2.500 que no está licitado para avanzar en el cumplimiento de esa importante meta, que beneficia sobre todo comunidades rurales.

En el Plan de Desarrollo y en los compromisos del SIGOP, el INCO tiene un compromiso de tres concesiones, el próximo viernes se habrá cumplido el 100% del compromiso, pero posteriores al Plan de Desarrollo se establecieron otros compromisos de avanzar en la infra-estructura y oportunamente les informaré.

Voy a empezar entonces por el tema de concesiones, pide una explicación el señor Representante Buenaventura León, sobre la razón por la cual a pesar de que el elemento sustancial de adjudicación de la Concesión Bogotá-Girardot, era al de menor ingreso esperado, el concesionario con el segundo menor ingreso esperado de todos los seis proponentes, fue el adjudicatario. Se presentaron seis propuestas. Una propuesta fue descalificada, fue descalificada precisamente la que tenía el menor valor esperado, fue descalificada como lo conoció la opinión pública, por razones de cumplimiento de la experiencia en túneles, hubo un examen muy riguroso de la experiencia en el túnel que ese concesionario había planteado como experiencia y hubo necesidad en su momento de desplazamientos incluso Venezuela, e investigaciones pormenorizadas de las características de ese túnel.

Y finalmente acompañados de asesores externos, jurídicos y técnicos y acompañados de la integración de personal jurídico y técnico del Misterio y del Instituto Nacional de Concesiones, se descalificó esa propuesta y quedaron cinco propuestas, de las cinco propuestas hábiles, la de menor ingreso esperado fue la adjudicataria, todos tenemos confianza en que ese consorcio va a cumplir a cabalidad las expectativas del proyecto.

Efectivamente en las revisiones que hemos hecho, solo el próximo 24 de agosto debería estar empezando obra y las obras empezaron hace cuatro meses, ha avanzado ya en cuatro con cinco kilómetros y ha adelantado la ejecución de las obras del elemento sustancial de la adjudicación que es el Túnel de Boquerón, en las condiciones en que fue licitado, ya entregó los diseños oportunamente y están en evaluación, las características técnicas de ese túnel.

Surtió el cierre financiero y tenemos la convicción de que nos va a cumplir, estamos avanzando en la definición de un tema que estaba atrasado que era la decisión de si pasar por el corredor actual por Fusagasugá o por la variante, se tomó ya la decisión de hacer la variante en lugar de pasar por el centro del municipio, con lo cual se lesionaría enormemente en el futuro, el municipio de Fusagasugá, habrá variante, y está pendiente por definir el tema del transporte masivo de Soacha y de los tres viaductos que requiere ese corredor que son complementarios a este corredor Bogotá-Ibagué,

el tramo ya concesionado entre El Paso y Girardot y El Paso a Intersección-San Rafael, quedó definido, y en Girardot lo entendieron que era importante el corredor de larga distancia entre el Paso y San Rafael, quedará en doble calzada y que tenemos el compromiso de definir antes del 15 de septiembre, hacia Girardot, quedó definido el mejoramiento a Ley 105 del actual acceso, la ciclorruta y los elementos de carácter visual y paisajístico en ese corredor; como lo señaló el Representante Buenaventura León, no se hizo adición del contrato, en el segmento Girardot-Ibagué, o mejor Ibagué-Girardot, porque no era de presentación en iniciar una obra de concesión, duplicarla en ingresos esperados aún sin cierre financiero, y como quiera que hay diferentes actores interesados en la licitación, decidimos su Licitación, tenemos el compromiso de que el primero de septiembre estarán colgados los prepliegos y la licitación estará cerrada en diciembre para ser adjudicada, Dios mediante en enero, ese corredor confiamos en que queda resuelto desde Bogotá hasta Ibagué, para beneficio de la integración de ese territorio y la sabana cundiboyacense, pero también para avanzar en el propósito de conectar en doble calzada y parcial Bogotá y Buenaventura.

El más difícil de los corredores, pero talvez en un futuro cercano el más importante, es el corredor Bogotá-Villavicencio. Ha habido una inversión acumulada enorme para resolver el problema de comunicación, que hace apenas doce años era calamitoso y riesgosísimo, con historias de tragedias pavorosas en ese corredor, el Estado a través de los distintos gobiernos, de los últimos gobiernos y a través del respaldo de los últimos Congresos, ha construido algo que parecía casi imposible para un país con las condiciones de limitaciones fiscales que tiene Colombia, se hizo esa carretera venciendo la topografía, el desnivel es de más de dos mil metros entre esta ciudad y Villavicencio, se hizo venciendo una de las geologías más complicadas del mundo, que es el de la cordillera oriental del país, se hizo venciendo las limitaciones económicas, tecnológicas y de distinta índole, y tenemos ese corredor.

El corredor hoy tiene muchas limitaciones, el contrato tiente muchos defectos, pero ese corredor hoy existe, y se acercó todo el llano a la capital de la República, hay seis tramos, en esos seis tramos la Nación ha invertido, oigan la cifra, más de mil millones de dólares, bien invertidos creo yo, con deficiencias, con problemas contractuales gigantescos como los que hubo en el sistema de túneles, con dificultades gigantescas, técnicas en la estabilización de ese corredor complejísimo, y seguimos invirtiendo, y jamás debemos de parar en las inversiones hasta que tengamos un corredor casi perfecto, en doble calzada.

Hoy hay seis tramos, Tramo uno: La salida de Bogotá, es jurisdicción del Distrito Capital, está acordado dentro del Plan 2.500, es una de las únicas licitaciones que falta, es de cuarenta y nueve mil millones de pesos de la Nación, y es uno de los corredores en que coincide audiencias públicas y Plan 2.500.

Todas las bancadas de Bogotá y las administraciones de Bogotá, decidieron concentrar el recurso de audiencias públicas en ese corredor y está listo el acuerdo con la capital de la República para la inversión de sesenta mil millones de pesos, el sistema de doble calzada, desde Yomasa hasta el inicio de la Concesión, está pendiente del envío de la póliza por parte del IDU, quien va a realizar los trabajos y a sacar licitación, el trabajo está adelantado, la última reunión fue esta mañana con el señor Alcalde, donde le pedimos acosar el tema, es una alianza, como muchas productivas que tenemos dentro del Gobierno Nacional y la Administración Distrital, de la que yo soy admirador y aliado, de la que el Gobierno Nacional es aliado en multitud de programas a pesar de diferencias de distinta índole que muchas personas quisieran ahondar, de parte y parte, ese tramo quedará resuelto a la mayor brevedad, señores y señoras Representantes.

Los tramos dos, tres y seis, hoy están en manos del concesionario, hasta el último debate, estaban y durante mucho tiempo casi diez años, solo los tramos 2 y 3 logramos resolver, el más complejo de los tramos que era que nos recibieran el seis, está en manos del concesionario, y están definidos los temas, de la recepción de los tramos 4 y 5; los tramos 4 y 5 quedaron con deficiencia, las deficiencias están valoradas en sesenta mil millones de pesos, para que el concesionario las reciba tenemos que resolver esas inversiones o aportar esos recursos, la verdad como lo expresamos, en el Concejo Comunitario del pasado sábado en Villavicencio, no disponemos del recurso, y se ha planteado una alternativa, que los concesionarios la aceptan que es recibir el pago en TES, en Bonos del Tesoro Público, resuelto eso, nosotros tenemos también la expectativa de que Hacienda lo resuelva, estarían todos los tramos en manos del concesionario, y dos elementos adicionales sobre el corredor, los tramos que quedaron defectuosos, que los recibió el Invías, a raíz del Laudo Arbitral, el Invías está preparando la repetición en los contratistas para recuperar lo que corresponde. El Invías y con buenos abogados como estamos procurando hacerlo, va a hacer el reclamo para recuperar esos recursos.

Los tramos quedaron con los defectos que señala el concesionario para su recepción. Hay problemas en el corredor, comparto con todos los Representantes de Cundinamarca, de Bogotá y de la Media Colombia, la preocupación de resolver una injusticia, la injustita es que hay unos camiones que no están permitidos pasar por el túnel por temas de seguridad o de mantenimiento de los equipos que son los camiones de Arroz, y los camiones con ganado que llevan cascarilla, pero a ellos se les cobra el peaje, tampoco les está permitido a los que llevan elementos riesgosos para la seguridad de los que utilizan el túnel, como son los de combustibles.

Tengo el compromiso y no lo he cumplido pero lo ratifico, de luchar, porque el que no pueda pasar tenga Tarifa Diferencial, porque una cosa es la tarifa pasando por el túnel, y otra es sin pasar por el túnel, y en el caso de las motos, tampoco está permitido, pero se me han quejado, de que se viola la disposición por parte de motos oficiales, y tenemos que resolverlo, el paso de motos por un túnel de esa extensión, por el tema del CO_2, es riesgoso y me temo que no lograremos autorización para el paso de motos, pero si no hay autorización para el paso de motos, es para motos privadas y motos oficiales.

En el 2010, el Tramo Central, estará copado, es un tramo de 22 kilómetros, antes del 2010, queridos Representantes, tendrá que haber doble calzada, en 22 kilómetros de esa vía, y antes del 2023, de acuerdo a los estudios de composición del tráfico, antes del 2023, al ritmo real que está creciendo el tráfico debería haber doble calzada entre Bogotá y Villavicencio, pero eso tendría que estar mucho antes, este gobierno tiene la obligación de resolver el tema, con el respaldo que esperamos del Congreso, de los 22 kilómetros centrales críticos, son muy costosos, valen doscientos cincuenta millones de dólares, pero será mucho más costoso tener incomunicado el llano con la capital en el 2010, y si lo resolvemos en el 2010, tendríamos cuatro años de complicaciones en el tráfico, hay que resolver, hay una propuesta ya, hay diseños completos de todo el corredor, con los pares viales, túneles cortos, túneles largos, viaductos, que se requiere, se requiere es proyectar, como está proyectado en la agenda interna y en la visión 2019, ese corredor, pero se vuelve imperativo, resolver el tramo crítico de 22 kilómetros urgentemente, elementos complementarios el director de Invías y el Director del INCO se los relatarán.

Boyacá-Cundinamarca, como es tan buena noticia, incluso, para las quejas de los paisanos de Tocancipá, Gachancipá, permítanme que la deje de última para rematar la intervención.

El Congreso y los Congresistas, han sido deferentes con los miembros del Ministerio, y han sido deferentes, porque nosotros somos respetuosos del Congreso y atentos a sus requerimientos, y porque hemos procurado siempre decirles la verdad y nuestras percepciones, de callar con respeto lo que no es prudente para un funcionario expresar, y porque los compromisos que hemos hecho en las Plenarias, en las Comisiones, en los Consejos Comunitarios, en las Comisiones descentralizadas, en un porcentaje muy alto, los hemos cumplido, nosotros hemos dicho la verdad, y en muchas ocasiones diciendo la verdad nos hemos equivocado y donde nos equivocamos aceptamos el error y decimos estamos en esta posición, y así voy a hablarles a todos y también a los que hoy ven este debate de control político por la televisión, el tema de Tobia Grande-Puerto Salgar, con simplicidad, no voy a buscar alardes técnicos y para la simplicidad ni siquiera trajimos video, no voy a hablar de las composiciones geológicas, ni las de aclasas, ni de los busamientos, voy a hablar en los mismos términos que usted honorable Representante lo planteó y voy a apelar a la historia, y voy a apelar al análisis simplificado.

Es muy cierto que en términos de especificaciones, Tobia Grande-Puerto Salgar en el proyecto original es de mejores especificaciones que el actual corredor, en pendientes, en radios de curvatura, en infinidad de condiciones, que el proyecto original diferido en 31 kilómetros del corredor actual.

El proyecto contemplado originalmente era un proyecto de una sola calzada de dos carriles, de buenas especificaciones, pero una calzada simple, y a pesar de que tiene un alarde deseable para un país rico, en términos de túneles y viaductos hacia una región ya servida por otros corredores es de una sola calzada, y me puse a recorrer vías con buenas especificaciones y de malas especificaciones de una sola calzada y se vuelve innegable, les pongo dos ejemplos extremos, la vía de La Mesa aquí en Cundinamarca o la vía de La Línea, sea de buenas especificaciones o de malas especificaciones una línea con camiones, circula todo el tránsito a la velocidad del camión, en ascenso o en descenso, en plano o en cualquier condición geométrica, porque los camiones circulan por bloques, bomper con romper, las calzadas sencillas en las vías arteriales del futuro país que queremos todos no son la solución y muchísimo menos en montaña, pero la calzada sencilla con los alardes de túneles y viaductos en el corredor Tobia Grande-Puerto Salgar tiene tres inconvenientes, todos iguales de importantes en inconvenientes, primero el costo, ni siquiera el de construcción que es de más de mil millones de dólares de hoy, en calzada sencilla, con el proyecto modificado, no con el de 71 sino con el de 90, que reduce solo en 11 el kilometraje, si fuera doble calzada como uno necesita en la vía que va para el Caribe desde la capital de la República, valdría dos mil quinientos millones de dólares en un corredor ya servido con otras vías, calzada sencilla más de mil millones de dólares, calzada doble más de dos mil quinientos millones de dólares de hoy, es concesionable eso, no es posible, primer inconveniente.

Segundo inconveniente, la geología, la geología que ustedes ven el Cune es la misma geología de todo el sector, es la misma, y se acentúa en el corredor de Río Negro, y se acentúa en el Río Cambras, túneles largos en el Piedemonte de esas cordilleras, de esa geografía pavorosa, túneles que cuestan un infierno en mantenimiento, el proyecto original tenía 19 túneles todos largos de más de 6 kilómetros y medio por ejemplo el de Tierra Negra, y 17 intermedios y menores, saben ¿cuánto vale el mantenimiento del túnel del Llano?, nos vale seis mil quinientos millones de pesos al año, ese solo túnel, los túneles son una solución hermosa para uno evitar la cresta de la montaña, pero son costosos en la construcción y costosísimos en el mantenimiento y mucho me temo que de esos 19 kilómetros en esa ideología muchos se obstruirían, el túnel falso, un infeliz túnel falso en el Cune al que luego se referirá con mejores conocimientos Mauricio Ramírez que yo, un túnel falso corto en el Cune casi de superficie, se nos movía 10 centímetros por día, eso es más rápido en términos de ingeniería que el movimiento del misil que se envió hoy desde la Nasa, eso es vertiginosísimo, porque eso es por años, en un año son 35 metros de desplazamiento, un túnel tiene 10, 12 metros de ancho, o de alto, un túnel puede desplazarse horizontalmente y ya quedarían dos túneles pero inútiles, o qué horror de esos 19 kilómetros uno que se desplazara verticalmente y ya no quedaba ningún túnel 19 kilómetros, qué costó, qué alarde, qué riesgo, quién asume el riesgo, nosotros, vino el intento de conciliación, tantos esfuerzos se han hecho en esto de CONSA, tantos sufrimientos para ellos y para nosotros, yo en dos ocasiones he intentado hacer la conciliación, al principio cuando llegué que lo suspendí por cosas que no debo decir, y desde diciembre, 6 meses estuve en reuniones casi diarias intentando esas conciliaciones, llegábamos a esa conciliación y como con una maldición se dañaba, por fortuna salió la sentencia de la Corte Constitucional que fortalece las cláusulas exorbitantes y sé que esta expresión mía a muchos no les va a gustar, pero así lo siento, que fortalece las cláusulas exorbitantes en los contratos estatales y entonces tomamos el camino que debe ser y ahí está en la liquidación y tenemos que escucharlos a ellos cuáles son las apreciaciones y liquidar, pero la conciliación era por tres punto cinco billones de pesos y los túneles se hacían proyectados en el tiempo, el grande se hacía probablemente desde el año 19 al año 25, por qué, por el costo, pero de una calzada simple, y la tercera objeción mía al estudiar el tema con juicio, a mí me gusta el proyecto si este país fuera rico o si solo tuviéramos presupuesto solo para ese proyecto, el tercero el ambiental el corredor actual está maduro, tiene inestabilidades, lo del Cune hay que resolverlo porque no puede rotar la ingeniería, nosotros hemos hecho lo que ha sido posible, no solo esta administración sino las pasadas, hemos contratado los mejores ingenieros, a las mejores facultades, hemos hecho lo que nos han indicado, hay que resolverlo, las inestabilidades del actual corredor las conocemos, las del otro era una vía nueva que generaría inestabilidad hasta la madurez y lo ambiental, los bosques, desde el principio fue el máximo de los temores y la amenaza abajo en la banca donde debería quedar la carretera en la pata, ya lo ocuparon con el ferrocarril, y la carretera amigos y amigas ya la intentaron.

El General Rojas Pinilla la iba empezar como muchas obras que hizo, y nada menos que derrotó al General Rojas Pinilla, en el año 54 cuando la empezaron se sobrevino un derrumbe en Cambras tan pavoroso que derrotó esa administración que hasta ahora es la que más obras públicas ha hecho, la derrotó y dejaron muerto el proyecto, eso ya se empezó, la ejecución del tramo del ferrocarril, tiene historias que son casi de leyenda de la ingeniería y sufrimientos y costos indecibles, la variación de túneles ya los rebajaron a 14 túneles con la variante que aumentaba 20 kilómetros y llevaba 91 el proyecto de calzada simple, vale mil millones de dólares, la original imposible y miren amigos y amigas, hay dos carreteras al Magdalena, hoy dos, una que sale de Siberia y llega a Villeta y otra que sale del Vino-Tobia Grande, Villeta y sigue por Guaduas, Honda-La Dorada Puerto Salgar, y esa no se utilizaba, qué tendríamos si hiciéramos Tobia Grande-Puerto Salgar, 3 carreteras en la parte alta para el mismo lado, y dos carreteras sencillas para el mismo lado, si es para hacer una carretera simple ahí está la de Villeta, Guaduas, Honda, la Dorada, Puerto Salgar, así de simple, yo en nombre del Gobierno asumo la responsabilidad, he dado las instrucciones para preparar cuando estemos listos, doble calzada Villeta Guaduas, Honda, La Dorada, Puerto Salgar, y el corredor entre Dorada y Honda, está listo la mayor parte del corredor tiene los predios para doble calzada y de manera simple, implica puentes sobre el río Cauca y están los pontiaderos ya estudiados, implica variante probablemente en Honda, pero es un corredor que es 11 kilómetros más largo que el actual, estudiado entre Tobia Grande, Puerto Salgar, pero este corredor beneficia a todas las regiones, no abandona el corredor de Caldas, queda al lado de Mariquita y queda integrado hacia el Magdalena, todo el eje cafetero con la vía de Briceño, beneficia al Tolima, en la parte más norte del Tolima, que quedaría abandonado si abandonamos el corredor, porque donde se cambia la carretera y esa es una preocupación legítima de alguno de los Representantes de Cundinamarca y de los alcaldes totalmente legítima.

Acabaríamos con Villeta, con Guaduas, con Honda y parcialmente con La Dorada, con Mariquita y con Caldas, el corredor lo conocemos, hay dos altos y ya me referí hace 18 meses a ellos, el Alto del Trigo y el Alto del Vino, si queremos resolver el problema de los dos altos en condiciones geológicas de cierta complejidad hay planteados dos túneles menores, uno en el alto del Trigo y otro en el Alto de La Mona, con los accesos correspondientes que hacen una reducción del trazado, casi equivalente a la reducción diferencial que teníamos con el estudio de variante y los costos son absolutamente distintos, casi hasta Villeta está hecha la doble calzada, falta un tramo aquí en la Sabana de algo más de 30 kilómetros cuyos predios están comprados, en la mayor parte del Alto del Vino hasta Villeta hay 4 carriles, y está simple hasta Villeta y esencialmente simple, con las complejidades propias de la ingeniería, entre Villeta y el corredor del río Magdalena, ese es el corredor que vamos a licitar, pero tienen toda la razón, no podemos abandonar algunos municipios, por ejemplo un municipio amenazado, Utica yo sé que se lamenta que no escojamos el Corredor, de Tobia Grande-Puerto Salgar, pero que no se olvide Utica del derrumbe del río Negro de hace pocos años, que casi lo destruye por completo, algunos de ustedes les tocó, se colapsó esa montaña, taponó el río y poco faltó para que Utica quedara destruido, qué riesgos correríamos tocando esa montaña, tocando el cambras, a qué precio, con qué incertidumbre, el corredor irá por el corredor actual en doble calzada, y tenemos que resolver los temas de acceso particularmente a Utica, claro que sí.

Yo no me voy a extender en el tema del Plan 2.500 pero voy a hacer algunas reflexiones y a ceder la razón en donde creo que la tienen, tienen la razón los ponentes en que los contratos de las regiones deben ser descentralizados, en el pasado Consejo Directivo, por unanimidad y por iniciativa del Invías así se resolvió, le cedemos la razón, así tiene que ser, a las regiones tenemos que protegerlas y a los contratistas, el Plan 2.500 puedo demostrar que así lo hizo, el Plan 2.500 recibió 737 propuestas sin contar cuatro departamentos, el Valle, el Tolima, Caldas y El Cesar, 737 propuestas de obras, por qué, porque cambiamos los pliegos, antes se exigían tres años de experiencia, solo los que hubieran trabajado los últimos tres años tenían derecho a trabajar con el Estado, los trasladamos a 15 años, antes tenía que mostrar uno o dos contratos iguales al que estaba aspirando, solo participaban los grandes, ahora les permitíamos asociarse y que mostraran 15 contratos durante 15 años, por eso se unieron muchos pequeños y muchos grandes, de las 737 propuestas, participaban así fueran repetidas, casi 2.500 empresas tuvieron la oportunidad y abrimos la interventoría a todo el que sea capaz de hacer la interventoría decente al Estado, con capacidad técnica, recibimos casi 3.000 propuestas, estamos abriendo la contratación y la democratización, tienen toda la razón y tenemos que seguir ahí.

Sobre menor precio, hay una razón, que hay que ceder a los que han criticado el menor precio, el menor precio debería tener un control de precios vulnerables, que en la primera parte de los pliegos aparecía, pero que luego por dificultades particularmente de aseguramiento no pudimos sostener, pero va a defender el menor precio en lo sustancial, el doctor Piamba anotó que muchas entidades lo hacen así, el Banco Mundial lo exige, en todo el mundo, con buenos resultados.

Muchas entidades en Colombia lo hacen, por ejemplo, las empresas de servicios públicos, y lo han hecho siempre, por ejemplo EPM, con buenos resultados, siempre lo ha hecho, por ejemplo, del 222 hacia atrás, siempre fue doble vuelta, a menor precio, pero no es el menor precio de las propuestas, sino el menor precio de los que quedan habilitados en las propuestas y eso cumple un principio estatal y es que de dos productos iguales el de menor precio, si yo compro dos vehículos iguales para el Estado, lo compro donde a menos precio me lo den, si yo compro dos gaseosas para el Estado, iguales, la compro donde a menor precio me den, nosotros igualamos las propuestas en la primera vuelta, verificando los requisitos jurídicos y técnicos, y de esos pares que pasan y se habilitan escogemos el de menor precio y ahí quedaron beneficiadas las empresas de las regiones, los que eran dueños de las canteras, de las regiones, los que tenían asentamientos de maquinarias y tecnología de la región, lo puede ver en los resultados de adjudicación, ahí los beneficiamos, el menor precio le cedo parcialmente la razón, pero les voy a decir, quienes más han criticado el tema del menor precio, son los contratistas, y uno podría aplicarles a muchos contratistas que lo critican porque muchos otros lo defienden, porque es su supervivencia, porque el de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga, no puede hacer a menor precio que el de la región el contrato, y se nota, en Chocó se lo ganaron los del Chocó, en el Huila muchos del Huila, en Nariño, algunos de Nariño, algunos lo critican y otros no lo critican, y cómo lo hacen ellos, señores y señoras Representantes, toda licitación interna de todo contratista en Colombia y en el mundo, la adjudican a menor precio, todas, y todas las licitaciones del sector privado cualquiera sea el sistema de contratación, la hacen a menor precio, tal que aplicarles lo del Evangelio, que decía Jesús a sus discípulos, mirad a esos señores, haced lo que os digan que hagáis, pero no hagáis lo que les veáis hacer, eso habrá que aplicárselo entonces a ellos, que una cosa exigen para el Estado y otro para su práctica empresarial, en ellos es lícito y en nosotros ilícito, el problema no va a ser ese, el problema va a ser, y por qué nos valía tanto la contratación.

Y los precios, nosotros los examinamos, antes de ello, y nos decían que no era posible los referentes que teníamos, y fuimos a la transversal de Caldas, que estaba quedando bien hecha, cuatrocientos cincuenta millones de pesos, kilómetro con todo, con ampliación, y fuimos por ejemplo a San Bernardo en Moñitos, y con terraplén, ampliación, cunetas, pintura, buena capa de asfalto, estaba a cuatrocientos ochenta, y nosotros veníamos pagando mucho más. Ustedes nos piden, nos exigen, nos controlan, y nos ayudan para que la plata del Estado la hagamos rendir.

Cuánto nos dieron, no 2,5 billones de pesos que dieran con las vigencias prolongadas, nos dieron 1,8 billones de pesos para el Plan 2.500 y lo vamos a aplicar, hay una correccioncita que quería hacer, de tres vigencias, de este cuando empieza, del año entrante cuando está en el tope, y del 2007 cuando remata, la mayor parte de los proyectos terminan el año entrante, todos empiezan en un período de dos, tres meses, todos, para felicidad de todos los contratistas, y de los subcontratistas de la región y de los obreros, y de los que tienen la cantera y de los que tienen la volquetica, allá en el corregimiento, y de todos los que se nutren de ese recurso que circula cada peso, cinco veces, en todo el país para interconectarlo, ese es el plan de conectividad, ustedes lo han defendido, ustedes lo soportaron, ustedes ayudaron a que se hiciera, ustedes aprobaron el Plan de Desarrollo, ustedes aquí oyeron decir a funcionarios que eso no era posible, y son 3.200 kilómetros, pero además de los 3.200 kilómetros, ya están terminados, aquí está el listado a disposición de ustedes de lo que hemos terminado, 1.500,5 kilómetros, entre el INCO y el Invías, por todo tipo de recursos, de Plan Colombia, de recursos propios, de audiencias públicas, 1.500,5, más 3.200, 4.700, más de 1.950 contratados de corredores de mantenimiento, más otras cositas que faltan en concesiones y en proyectitos que quedan en cola para completar.

Con esto nos gastamos en los 100 corredores que salieron, pero se están abriendo hoy las propuestas del Valle y se está adjudicando el Cesar y Caldas, 1,2, pero nos queda una reserva porque en este plan no están los pontones, y los pontones son responsabilidad nuestra y hay que hacerlos, son del Plan 2.500, esta es una parte y tenemos que dejar una reservita para lo que pueda suceder.

Ese menor precio también está con una condición, nosotros pagamos por hito, antes se pagaba recurso por obra y por precios unitarios, y la plata se gastaba en lo que más le convenía al contratista que era movimiento de tierra, y la carretera nunca se pavimentaba, aquí pagamos cada hito que vayan haciendo todo completo, cuando tenga pavimentado el primer kilómetro pagamos el primer kilómetro, cuando tengan el segundo el segundo, y así sucesivamente, no nos van a dejar carreteras en donde ya nos pusieron toda la sub-base y la base, y se acabó el recurso, y queda al sol y al agua esperando recursos para el próximo período gubernamental y cuando vuelve a conseguirse el recurso ya se ha vuelto a acabar la carretera, aquí lo que se vaya pagando es lo que se va terminando, con obras completas, diseños tenían todas doctor Piamba, absolutamente todos los corredores, todos, diseño inclusive de pavimentos, que es lo que tienen que hacer, revisar en condiciones críticas esa obra, para ver si hay necesidad de adicionar espesores de pavimento o de interfases granulares, y para qué más, para que hagan el trazado, el chaflanado, el sitiado, el peraltado, para que revisen ese diseño y lo pongan en campo, es para eso.

Con toda pulcritud hemos procedido en eso, seguramente que con equivocaciones, pero el Invías contrató a la unidad Anticorrupción de la Universidad del Rosario, para que estudiara todas esas licitaciones, y han resultado problemas en cien contratos de esa magnitud, de 180 carreteras, de 420 municipios, hemos tenido 15, 20 observaciones, yo creo que eso es bueno. Qué le voy a decir aquí corredor por corredor, cada uno de ustedes que viene de regiones sabe cuánto beneficio es eso.

Dice un estudio del Banco Mundial, que aquel municipio que no tenga alrededor del pueblo unos kilómetros pavimentados de sus vías, no será viable a partir del 2010, nosotros estamos integrando las regiones, pero no estamos descuidando la competitividad, ahí ven que estamos haciendo esfuerzos con toda esta pobreza, en Aeropuertos, en Puertos, en Ríos, en Ferrocarriles, con problemas en conectividad y en grandes corredores viales como los que van viendo, y anuncio para el viernes la firma, vamos a ver si hacemos un actico para invitar a la bancada de Cundinamarca y de Boyacá, a los Gobernadores, a los Presidentes de las Asambleas, a los dirigentes, a que vayan a que firmemos juntos la doble calzada, dos años y medio de angustias, de conflictos, de insultos, de ultrajes, qué ultraje no he recibido, porque eso era un proyecto de terceros carriles, eran 16 kilómetros de doble calzada y unos 17 de terceros carriles.

Les anuncio a todos los boyacenses y cundinamarqueses, a toda la Plenaria de la

Cámara, a su Junta Directiva, a todos los que creyeron con confianza y a veces ya con desconfianza razonable, que el viernes queda firmado la doble calzada sin un tramo, sin el Tramo de Villapinzón-Tunja, pero que el mes entrante entra en proceso Villapinzón-Tunja, hasta el acceso de Tunja y que queda comprendida la variante de Tunja en 16 kilómetros, y una noticia para los que se han quejado en Tocancipá y Gachancipá doctor Buenaventura León, tengo el gusto de decirle a usted que los paisanos de la variante de Tocancipá-Gachancipá que estaban aterrados por el tema ambiental, y porque los íbamos a engañar, no pagándoles a doscientos mil pesos el metro cuadrado, de esas tierras tan costosas y tan valiosas, no las vamos a necesitar, doctor Buenaventura León, vamos por el corredor actual derecho, y dejamos para la próxima generación la variante Tocancipá-Gachancipá, cuando los terrenos sean más asequibles a los recursos estatales, queda aplazada, y entonces toda esa inconformidad que había tan espantosa y tan bien motivada, queda resuelta, todos esos propietarios, particularmente los nuevos propietarios que hay por allá, de tierras de doscientos mil pesos metro cuadrado, pueden dormir esta noche tranquilos, no les vamos a comprar, no los vamos a mortificar, no los vamos a ultrajar, no les vamos a quitar sus tierras de ese precio, vamos derecho, así será el corredor, queda resuelto el tema, los invito a todos a firmar ese contrato el viernes, y a que en la región sepan que el Congreso, la vigilancia del Congreso, el acoso del Congreso, los compromisos estatales, y gubernamentales son para honrarlos .

Y no va a ser para 18 años el proyecto, como era el cambio, ni siquiera para nueve, como era el compromiso, es para cinco años y medio, todos, ustedes no saben la alegría y satisfacción que a mí me da decirlo aquí, en esta tribuna, que el viernes le cumplimos a Boyacá y a Cundinamarca con eso, pero nos queda faltando un tramo, que terminará de cumplirse este mismo año con la licitación del Invías, por obra pública y de adjudicación sucesiva del tramo Villapinzón, inicio de variante de Tunja, yo tengo todo el gusto pero, créame doctor Pedraza que estoy muy contento, me alegra mucho poderle decir a ustedes, y sí que se lo merecen ustedes que les venga a contar esto, porque ustedes han sufrido conmigo, con el gobierno, con Invías, con el INCO, con los funcionarios, esa era la parte final mía, hay otras cositas, pero las van a tratar los de audiencias públicas, y otros temas complementarios, no era de Colombia Profunda hoy, señor Presidente conductor, el tema de Colombia Profunda pero sobre eso hay buenas noticias, eso no se olvidó, pero quiero decirles para cederles la palabra, si es preciso, vea este fólder, es de una de las instituciones nuestras, no están aeropuertos ni concesiones, no están, en cada hoja, hay mínimo un proyecto, y a veces veinte proyectos, en marcha, en licitación o ejecutado, todo esto, cada hojita, hay hojas de 30 a 40 proyectos, todo eso es ejecución, una ejecución con muchos sacrificios, sacar un contrato en el Estado es complejísimo, arreglar un problema es riesgosísimo, hacerlo y verlo hecho, sí que es mucho más difícil y hacerlo con transparencia, con pulcritud, con humildad y con poquita plata, pero con mucho apoyo gubernamental y congresional da mucha satisfacción, cada hoja de estas ábranlo al azar, lo hago circular, son proyectos y fotografías, da mucha satisfacción, uno está trabajando por la patria, con humildad, pero infatigablemente, queremos cumplir todos los compromisos que tenemos con el país, que ustedes tienen también con el país, en representación de su región, y estos controles políticos, sí que ayudan a enderezar el camino y a entender equivocaciones y a presentar las excusas por lo malo, y a felicitarlos por el acompañamiento de lo bueno. Presidente, nosotros todo el sector queda a disposición de la Mesa Directiva y de la honorable Cámara de Representantes en su Plenaria.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy bien señor Ministro, la verdad que le agradecemos muchísimo su intervención y le agradecemos igualmente todo este trabajo, esa gestión que está haciendo en beneficio de todos los departamento de este país, así que Ministro le agradecemos igualmente la atención que ha dispensado a este debate. Tiene el uso de la palabra el Director del INCO, el doctor Luis Carlos Ordosgoitia Santana.

Intervención del señor Director del INCO, doctor Luis Carlos Ordosgoitia Santana:

Buenas noches a todos los congresistas aquí presentes, importante y qué bueno para el país, estos debates de control político, en donde se pretende dilucidar un tema tan importante y tan sensible para el país y para el desarrollo de la economía colombiana, como es el de la Malla Vial Colombiana, por eso doctor Buenaventura y doctor Piamba yo recibí con mucha satisfacción su citación y aquí presente para responder cada una de sus inquietudes, y diciéndole que el Instituto que estoy dirigiendo el INCO, ha venido posicionándose en los últimos años como una gran institución, con una alta responsabilidad, y la estamos asumiendo bien, con un buen equipo de trabajo, e interpretando al Presidente de la República y al señor Ministro en lo que tiene que ver con la política del INCO, es integrar al país mediante el desarrollo acelerado de la infraestructura nacional, con miras a incrementar su productividad y su competitividad, y ahora que nos acercamos al TLC, y cuando hay que entender un mercado Andino y cuando hay que atender un mercado interno tenemos queridos Congresistas, ex colegas míos, que priorizar ciertos corredores y priorizar los escasos recursos del Estado para que conjuntamente con la inversión privada podamos acometer unas obras de infraestructura que son inmediatas, necesarias, definitivas.

Y estos corredores que debemos detectar clave, es con el fin de conectar los centros de producción con los centros de consumo, y por eso el Ministro en una emotiva intervención, donde manifestaba lo que está haciendo el sector transporte por el país, y por las vías colombianas, es algo que realmente amerita un reconocimiento, por eso señor Ministro, usted que dirige nuestro sector, la verdad es que nosotros sus trabajadores nos sentimos satisfechos, porque, qué buena su dirección, y qué buenos sus propósitos señor Ministro.

Y estamos trabajando intensamente, y el tema de concesión, ha sido criticado, y la verdad se empezó y se comenzó en el año 94 precisamente, doctor Buenaventura, con la concesión, la primera, Bogota-Villavicencio, todo inicio es traumático, todo inicio es difícil, empezamos sin experiencia, comenzamos a estructurar en el 94 concesiones un poco apresuradas, pero la verdad, los que lo hicieron en su momento, con un noble propósito de acelerar la infraestructura del país, y a pesar de todas las vicisitudes, de todas las críticas, hoy nos debemos preguntar nosotros señores Congresistas, ¿qué hubiese sido del país en el tema vial, si no existiesen las concesiones? y miremos el adelanto de 1994 casi diez, once años que llevamos ya, cómo estaba en 1994 y cómo están ahora las vías del país, las dobles calzadas, el mantenimiento de las dobles calzadas, y se han invertido aproximadamente 1.8 billones de pesos, y todos dicen ha sido oneroso para el país, han engañado al país, y hay estudios muy serios, de firmas muy serias, de gremios demasiados serios y reconocidos, donde esa misma inversión que han hecho los concesionarios, si lo hubiese realizado el Estado en 2.3 billones de pesos sin el mantenimiento que hoy le están dando a las vías los concesionarios, por eso, vengo la verdad a defender un sistema como el sistema de concesiones, pero por supuesto con el conocimiento que ustedes tienen del tema, podemos optimizarlo de tal manera que sean de muchos más beneficios para el país, de muchos más beneficios para los usuarios.

El Ministro se refirió, perdón doctor Pedraza usted estaba pidiendo la palabra, con la venia del señor Presidente el doctor Pedraza, me está pidiendo una interpelación.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Tiene la palabra el honorable Representante Pedraza.

Intervención del honorable Representante Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Gracias doctor, Luis Carlos Ordosgoitia, nunca acostumbro a hacer este tipo de interrupciones en los debates, pero permítame apreciados compañeros hacerlo simplemente en la emoción que me embarga, el anuncio señor Ministro de que usted le ha dado no solamente a Boyacá mi departamento y a los boyacenses, este es un anuncio importante para el oriente de Colombia, la doble calzada a Boyacá, gracias porque los Boyacenses estábamos atravesando un escenario de incredulidad, de escepticismo, incluso estábamos pasando a una actitud colectiva de repelencia, cosa que por supuesto no expresaba el carácter de lo que somos, el anhelo más

grande de los boyacenses en los últimos 25 años, además, anunciado en todas las campañas presidenciales, solo está a punto de convertirse en una realidad y hay que reconocerlo señor Ministro gracias a esa tenacidad, y a ese enorme entusiasmo que usted y su equipo le colocaron a este tema y a la decisión del Presidente Uribe que al haber llegado al Palacio de Nariño, encontró cuatro días antes firmado un contrato que era para tercer carril, y hoy convertido en doble calzada.

Le dijimos al señor Presidente hace quince días en compañía del señor Gobernador, del flamante gobernador de Boyacá que tenemos, Jorge Eduardo Londoño, que le pedíamos, se lo dijimos no a él personalmente sino al entonces Secretario Jurídico de la Presidencia, hoy Ministro de Defensa que ha sido un gran baluarte de Boyacá, que le insinuara al señor Presidente que no hiciera presencia en Boyacá, hasta que no nos llevara una definición absoluta porque ya el 7 de agosto de 2002 había habido un desfile de maquinarias y eso nos había creado unas conturbaciones a los boyacenses, repito en la credibilidad, por eso esta interrupción tiene como propósito significarle al Gobierno Nacional que este anuncio, sé que el señor Presidente y su equipo, usted Ministro el señor director de Invías, el señor director de INCO, lo harán en tierra boyacense muy próximamente, y que estamos en la certeza como muchos no perdimos la esperanza, ni la fe, de que evidentemente el gobierno estaba, no solamente demostrando su profundo interés, sino haciendo todas las labores y ejerciendo toda la acción posible para llevarle a Boyacá, a Colombia y al oriente del país, esta buena noticia, de que evidentemente entra a ser parte de la realidad de las obras públicas grandes del país la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso.

Quedará por definir el aspecto de la contratación adicional, pero Ministro quería aquí, delante de mis colegas y desde luego, para todos los colombianos, a todos señor todo honor, decirle que usted más que cualquier condecoración se llevará las palmas de los boyacenses en el momento en que esto esté absolutamente ratificado como creo que ya es un anuncio serio del Gobierno, porque es la obra que revelará a los boyacenses en la conciliación con el futuro y con la prosperidad ahora que estamos hablando de tratados de libre comercio, ahora que estamos hablando de que Boyacá es la despensa más importante de diez millones de consumidores que hay en Bogotá, y ahora que estamos hablando que la misión de nuestro departamento no solamente es ser una despensa agropecuaria sino también por supuesto un destino turístico nacional e internacional, circunstancias para las cuales no podíamos concurrir sin esa obra de infraestructura, la más importante repito para los boyacenses.

Dejo ahí señor Director, gracias por permitirme expresarle además a los boyacenses que esto es también trabajo, producto del trabajo de toda la Bancada Parlamentaria que dimos testimonio y fe, cada uno en su estilo, cada uno en su oportunidad, de una acción permanente de defensa de ese que es el interés más importante de Boyacá y que ustedes hoy nos han permitido anunciarlo aquí.

Esperamos verlos en tierras boyacenses muy próximos, con el señor Presidente de la República el doctor Álvaro Uribe Vélez, pasando este de un hecho, del anuncio a la realidad, y desde luego colocando el departamento de Boyacá también en la vía del progreso y del futuro con esta doble calzada, que sin duda alguna reivindicará muchísimo esta y todas las generaciones que vienen. Gracias, perdóneme por la interrupción, gracias señor Presidente, prosigamos con el debate, agradezco mucho.

Continúa el doctor Luis Carlos Ortosgoitia Santana, Director del INCO:

Doctor Buenaventura y doctor Piamba, estábamos hablando del Corredor la primera concesión Bogotá Villavicencio.

Y también cabe la pregunta si no existiese concesión ¿cómo estaría la vía?, inclusive ¿se estaría transitando por ella en estos momentos? La verdad que no quiero ni pensarlo, y ha sido una concesión como lo decía el señor Ministro de muchas vicisitudes traumáticas, geológicamente casi que imposibles, con una cordillera oriental en formación, montañas en formación, con unos deslizamientos y derrumbes permanentes, montañas en movimientos que tenemos que atender permanentemente, tenemos que atender para darle transitabilidad a la vía, y allí viene el primer problema, allí vino la primera discusión en el tramo dos y tres, el concesionario por supuesto ventiló esto ante el Invías en ese entonces, y el Invías no se puso de acuerdo con el concesionario y se instauró por decir algo, un tribunal de arbitramento y este arrojó como resultado que en el tramo 2, la atendía el 40% el INCO y el 60% el concesionario, y en el tramo 3, el 50% el concesionario, el 50% el INCO, y así se está dando y como dice usted se van a pagar esos laudos, estamos consiguiendo y estamos buscando y estamos tocando las puertas también en Planeación, estamos tocando las puertas en el Ministerio de Hacienda para no hacerlo por plazos, ni hacer Otro Sí por plazos, sino pagarlo con presupuesto de la Nación, eso quiero que quede muy claro, porque usted lo decía, esto, estas obras para atender el tramo 2 y 3 que corresponde del Alto de Boquerón al Antojo de 9.2 kilómetros, el tramo 2 y el tramo 3 del Antojo a Puente Real son 15 kilómetros, las inestabilidades de estas obras están costando cuarenta y dos mil millones de pesos, de los cuales veinte mil tiene que conseguir el INCO y veintidós mil aproximadamente tiene que poner el concesionario, en los próximos 24 meses, y ya tenemos el compromiso doctor Buenaventura, para atender inmediatamente y minimizar el impacto que tiene o mitigar un poco esta situación.

Y yo estuve recorriendo la vía el viernes y la verdad estamos en unas condiciones aceptables, se están atendiendo los pasos difíciles, tenemos con Invías y el doctor Mauricio más adelante se va a referir al tramo 4 y 5 que están a cargo del Invías, pero el concesionario está operándolo con rosería, haciendo cierto tipo de trabajo allí, le invirtió el Invías y el doctor Mauricio se lo va a decir también, conjuntamente con el INCO el año pasado, diez mil quinientos noventa millones de pesos para atender estos tramos 4 y 5, no ha sido fácil el trabajo de esta concesión, no ha sido fácil atender estas emergencias, pero el que transite por allí se da cuenta que permanentemente hay maquinarias en la vía.

El tramo 1, lo decía el señor Ministro le corresponde al IDU, conjuntamente con el Invías, en audiencias públicas de este Gobierno se asignó una partida por cuarenta y nueve mil millones de pesos, y el IDU aportaba también nueve mil millones de pesos, y ya queridos Congresistas los diseños están listos y se abre en septiembre la licitación para la construcción de 8 kilómetros de este corredor y se adjudica en diciembre, esa es una noticia también muy importante, muy buena, porque ya vamos a salir en doble calzada desde Bogotá, por lo menos a la salida que es bastante traumática y qué paradójico, pero casi siempre los sábados y en épocas y en tiempos de fiestas se demora más en salir de Bogotá que llegar a Bogotá a los mismos kilómetros hasta Villavicencio. Ya ese problema se le va a acabar, eso es una gran noticia en diciembre se está adjudicando la licitación de esta conducción de los 8 kilómetros de la salida de Bogotá hasta Villavicencio.

Preguntaba usted, cuántas prórrogas ha tenido este contrato, doctor Buenaventura y doctor Piamba, dos, el inicio de la concesión en el ajuste del diseño, y el trazado de la primera etapa, 2 prórrogas, por 35 meses y un mes mediante un acta, y en la etapa de operación una prórroga por 42 meses, o sea de 192 meses que fue el contrato inicial de concesiones, hoy lo tenemos en 228 meses, el tramo 4 y 5 que le dije anteriormente que estaba a cargo de Invías hay que hacerle una inversión por el orden de los sesenta y cinco mil millones de pesos, en los próximos meses, y decía usted por qué no lo ha recibido el Concesionario, simplemente porque no están las condiciones técnicas especificadas en el contrato de concesión original para que sea recibido a satisfacción por el concesionario, quiere decir esto, que hay que primero invertirle los sesenta y cinco millones de pesos y estamos tratando de hacer un convenio entre Invías e INCO para que aporte los recursos al INCO y nosotros a su vez se lo aportemos al concesionario para que este también con su responsabilidad constructiva pueda tener la obra y no posteriormente argumentar que la obra no estuvo bien ejecutada, que la obra no contó con las especificaciones técnicas, en fin.

Doctor Piamba, usted me ha invitado en dos ocasiones a Santander de Quilichao, he tenido los tiquetes comprados, se lo puedo demostrar pero recuerde que cuando uno es funcionario a última hora se le presentan situaciones que se vuelven inmanejables e incontrolables, eso me ha pasado, pero el viernes si no pasa otra de esas estoy en Santander de Quilichao recorriendo con el señor alcalde y con usted que me lo ha insistido la verdad varias veces, le presento excusas pero por parte del INCO lo han debido llamar a usted y al Alcalde para excusarse.

Y allí hemos hecho unas obras importantes, allí en el Cauca hemos hecho obras por el orden de cincuenta mil millones de pesos en el tramo uno, que corresponde Popayán a Santander de Quilichao, obras ya terminadas, 77 kilómetros y en el tramo 2 de Santander de Quilichao a Jamundí, de la Y de Villarrica a Palmira 20 kilómetros sesenta y cinco mil millones de pesos que están en ejecución, estamos atendiendo pero por supuesto vamos a atender las inquietudes del señor alcalde y vamos a tratar como estamos acostumbrados, a tratar de complacer dentro de nuestras posibilidades cualquier tipo de inversión, y quiero decirles señores Congresistas que es importante que ojalá a través de las Comisiones Sextas para que estas también le informen a ustedes tanto de Senado como de Cámara, hagamos un recorrido de la red vial concesionada, de las concesiones que están en el país para que ustedes se den cuenta realmente cómo están funcionando.

Tengo un debate en la Comisión Sexta dentro de 15 días para hablar del estado actual de la concesión, me hubiese gustado hacerlo aquí en Plenaria, para estudiar concesión por concesión, la inversión que se le ha hecho, los recaudos que estas han obtenido a través de los peajes, las inversiones del Gobierno, y ustedes se darán cuenta si realmente valió la pena el ejercicio o no, insisto, hay que optimizarlo, hay que corregirlo pero vamos bien, y finalmente doctor Buenaventura, habló usted de que el Gobierno le está adeudando a las concesiones trescientos mil millones de pesos, trescientos doce mil millones de pesos al día de hoy, por concepto de garantías, en las llamadas concesiones de primera generación, yo los invito a ustedes a que me acompañen en esto de reestructurar las concesiones de primera generación y tratar de pasarlas a segunda, me he sentado con el Ministro de Hacienda, con el Director de Planeación, tema fundamental del señor Presidente y preocupación permanente del señor Presidente y del señor Ministro, para acabar con las garantías, uno de los errores que se cometieron al estructurar fueron estos tráficos garantizados, los tráficos promedio diario, hoy hay que decirlo, tráficos utópicos que nunca se iban a dar, a pesar que desde el 2002 al 2004 se ha incrementado en veintiún millones de usuarios de sesenta mil, pasamos a ochenta mil, del 2002 al 2004 una cifra considerable, en estos dos años donde las personas han salido con mucha tranquilidad, donde han utilizado las vías y la verdad es que se han sentido bien, porque nos llegan muchas cartas y muchos reconocimientos tanto al Invías como al INCO, ese es un tema que vamos a tratar posteriormente, acabar con las primeras generaciones, y vamos a ver de qué manera lo podemos hacer.

Con decisión, con voluntad pero eso sí con una transparencia total como está caracterizado, como se caracteriza este Gobierno, por eso les agradezco mucho esta citación y ojalá en los próximos días tengamos también unos debates de estos enriquecedores porque nosotros como funcionarios la verdad, el control político que ustedes ejercen nos interesa de sobremanera para poder actuar con mucha tranquilidad en el cargo tan difícil la verdad, que nosotros estamos ahora mismo trabajando, muchas gracias a todos ustedes.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muchas gracias al doctor Luis Carlos Ortosgoitia Santana, director del INCO. Tiene el uso de la palabra el doctor Mauricio Ramírez Koppel, Director del Instituto Nacional de Vías.

Intervención del señor Director del Invías, doctor Mauricio Ramírez Koppel:

Con la venia del señor Presidente muchas gracias, agradecer la oportunidad que me dan de estar aquí en este hermoso Salón, en compañía de ustedes, quedó muy poco de qué hablar realmente.

Voy a pasar al tema de audiencias públicas, tenemos en total 141 proyectos que valen aproximadamente doscientos cincuenta y cuatro mil millones de pesos, se han ejecutado ya ciento cuatro mil millones de pesos, en vigencias anteriores y la presente, tenemos proyectado para el 2005 ejecutar proyectos por cuarenta y ocho mil millones de pesos, y tenemos para el 2006 y 2007, ciento once mil millones de pesos, por ejecutar.

Hemos ejecutado proyectos en el Amazonas, en Antioquia, en Arauca, en Atlántico, en Bolívar, en Boyacá, en Caldas, en Caquetá, en Cauca, en Cesar, Chocó, Cundinamarca, Guainía, Guajira, Guaviare, Huila, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés y Providencia, Santander, Sucre, en Tolima, en Valle, Vichada, es decir en casi todo el país.

En la medida que nos quede un espacio fiscal, en la adjudicación del Plan 2.500, que comparte el rubro y las vigencias futuras para estos proyectos de Audiencias Públicas, estaremos seguramente adelantando parte de esos ciento once mil millones de pesos, espero al 2005, es decir este año y ojala estemos terminando todos esos proyectos en el próximo año. De todas maneras esto depende del espacio fiscal que pueda quedar sobrante en el tema de la adjudicación del Plan 2.500.

El otro tema que veo que queda latente sería el tema de la falla del Cune, este es un deslizamiento, una falla bastante compleja, ustedes saben el Instituto Nacional de Vías, está atendiendo emergencias permanentemente a lo largo y ancho de Colombia, deslizamientos aquí y allá, por ejemplo los últimos allí en Antioquia que nos tuvieron un poco ocupados que fue el de la culebra entre Valdivia y Puerto Valdivia en la vía que va de Medellín a Caucacia, en fin, pero este, este es un problema complicado, esta es una fotografía que ilustra cómo es el deslizamiento del Cune, se llama así porque por allí pasa el Río Cune, ahí donde se ve un viaducto curvo, hacia el fondo de la fotografía quedaría Guaduas, hacia acá, hacia el lugar más cercano de la fotografía Villeta y Bogotá, en el lado izquierdo vemos el barrio Colmena de Villeta, y hacia la esquina derecha e inferior de la fotografía quedaría el río Cune.

Como vemos, hay varios colores de materiales allí, porque hay varios materiales, lo gris se llaman lutitas, son unas arcillas muy inestables, en la parte superior derecha vemos en amarillo el colubión que es una matriz de arcillas, con roca intercalada, grandes y pequeños trozos de roca que al humedecerse se lubrican y empiezan a caminar.

Adicionalmente, en la siguiente fotografía vemos cuando pase, este es un esquema de lo que son las fallas, hay cinco fallas en este mismo punto, entonces tenemos una combinación de cinco fallas con dos materiales y realmente esto se conjuga en un grave y complicado problema.

En el 2002 la Universidad Nacional de Bogotá, recomendó al Instituto Nacional de Vías, contratar a la Universidad Nacional de Medellín, el diseño y el análisis de la solución para resolver este complicado problema, porque ya se había fallado una solución inicial que había ejecutado el Invías cuando el derrumbe todavía estaba pequeño, realmente el derrumbe es tan grande que la rasante de la vía se ha subido tres metros de altura, la Universidad Nacional, si pasamos nuevamente a la fotografía anterior, diseñó esas terras, construidas con las mismas lutitas que estaban presentes en el derrumbe o en la falla, ellas actuarían como un gran muro de contención y un dique que empujaría en contra del movimiento de la falla del Cune. Desafortunadamente esa solución no funcionó y un falso túnel que llamamos un cajón largo por donde pasarían tres carriles totalmente construidos con techo y todo, ese falso túnel ya había sido contratado por el Instituto Nacional de Vías, por un valor superior a los cuatro mil millones de pesos y nosotros determinamos que el millón de toneladas de empuje que iba a recibir ese falso túnel, lo iba a llevar a levantarlo también, motivo por el cual llegamos a un acuerdo con el contratista, que realmente aquí hay que decirlo, se portó bien con el Instituto Nacional de Vías, rescindimos el contrato, el señor contratista devolvió la totalidad de los recursos que básicamente era el anticipo, y ese falso túnel sencillamente no lo vamos a construir.

Pasamos a ver la lista de contratos desde el año 2000, por un valor doctor Buenaventura, de once mil seiscientos ochenta millones de pesos para construcción, en la siguiente diapositiva vemos consultoría, la lista de contratos por un valor total de cuatrocientos setenta y cinco millones de pesos, y las interventorías que han sido necesario contratar desde esas épocas, por un total de ochocientos treinta y un millones de pesos, es decir una inversión total de doce mil novecientos millones de pesos a la fecha, cifra bastante importante.

Qué hemos hecho dada la falla del diseño de la Universidad Nacional. Primero que nada hemos instruido y le hemos insistido a la Universidad Nacional que analice y defina por qué falló su diseño, esto nos va a enriquecer la solución que se estará diseñando próximamente, aquí vemos el cronograma, el primer ítem del cronograma es la protección geotécnica, eso se

compone de exploración y toma de muestras, esta etapa ya fue concluida, hicimos seis perforaciones, empezando en mayo, en la segunda actividad tenemos ensayos de laboratorio, estamos determinando los parámetros de resistencia y estabilidad de los materiales, esta se está cumpliendo, en este mismo momento se están haciendo todos los ensayos de las muestras que hemos recopilado.

En el punto tres, vemos la instrumentación, hemos instalado muchos piesómetros, inclinómetros y también unos instrumentos de determinación de los planos de falla, de las diferentes fallas que se encuentran presentes en el deslizamiento.

En el punto cuarto está la modelación que es la determinación del modelo geotécnico del movimiento, y de diseño en donde estaremos calculando las obras de estabilización definitivas, esto está en curso, se debe terminar en la segunda semana de agosto.

En cuanto a la licitación y ejecución de las obras definitivas, lo tenemos programado a partir de agosto, estaremos indagando con la Contraloría General de la República a ver si de pronto pudiéramos justificar con ellos la emergencia para poderlo hacer en forma más ágil y paralelamente a lo anterior, estamos ejecutando unas obras de emergencia para evacuación de las aguas presentes en todo este derrumbe, tanto superficiales como subterráneas para poder evacuar esas aguas que son realmente las que lubrican todo este asunto y lo pone en movimiento.

Complejo problema, el cual estamos afrontando, no ha sido fácil. Ayer recibí una Comisión de personas, Representantes del Concejo de Villeta, Representante del Alcalde de Villeta, de la Comunidad, de los barrios San Jorge, ellos estuvieron revisando conmigo y con el equipo del Instituto Nacional de Vías el problema, hemos quedado conformes, pienso debemos hacer unas reuniones mensuales para poder mantener bien informada a la comunidad, sin embargo los funcionarios de Invías permanentemente por no decir todos los viernes, salen en la emisora local a explicar en qué vamos, es difícil ponerle la cara y el pecho a este problema, no es un problema fácil, el Instituto no ha sido exitoso hasta ahora en el manejo o en la solución del problema, pero igualmente es un problema complejo desde el punto de vista geotécnico y geológico, y también de Ingeniería Civil.

Ayer se me solicitó por parte de la comunidad de Villeta, que examináramos una variante, que la verdad no la habíamos considerado, saldría ahí de la zona de Postobón en el mismo alineamiento del ferrocarril, para llegar a la concesión de Faca, los Alpes, que es de la Gobernación y salir al intercambiador que hay ya para la salida a Guaduas, hoy mismo dimos la instrucción de hacer un inventario de predios y lo que podría ser la geometría y los cortes de esa posible variante, vamos a mirar todas las alternativas diferentes a continuar insistiendo, cruzar por el derrumbe del Cune, y también las soluciones, geológicas, geotécnicas e ingeniería que resulten de los estudios que estamos haciendo, sin precipitarnos para no incurrir en improvisaciones o de pronto en errores como han ocurrido en el pasado.

En cuanto a la afectación de algunos de los barrios de Villeta, el Invías no está del todo de acuerdo que eso pueda deberse a este problema del Cune, definitivamente esos son problemas que ocurren a varios cientos de metros distantes de toda la falla, del otro lado del río Cune, de manera que son fallas inconexas presentes con anterioridad a la construcción de la vía y hemos insistido, que la Alcaldía limite o más bien no permita la construcción de viviendas en esas zonas de riesgo, cosa que entiendo que el señor Alcalde y la Administración Municipal han venido acatando.

Esa es la situación del Cune, muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muchas gracias doctor Mauricio Ramírez por su intervención, le pregunto a la Corporación si quiere declararse en Sesión Permanente.

El señor Subsecretario General informa:

Así lo aprueba, señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Ahora los citantes van a hacer uso al derecho a la réplica por un tiempo muy breve cada uno, empezando por el Representante Gerardo Piamba, perdón, todas las personas van a hablar. Una Moción de orden para la Representante Rosmery Martínez.

Intervención de la honorable Representante Rosmery Martínez Rosales:

Señor Presidente, le agradezco la disciplina que han presentado ustedes en la Mesa Directiva, sabemos que los ponentes tienen la potestad de volver a intervenir, pero le pedimos señor Presidente que seamos breves porque muchos Congresistas hemos estado muy puntuales, escuchando un debate a la altura, porque han hablado personas, políticas técnicas, y profesionales técnicos y el Ministro, entonces, le pido señor Presidente que sean breves, porque otros necesitamos intervenir para nuestras comunidades, gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Estamos totalmente de acuerdo con la intervención de la Representante Rosmery Martínez, así que les rogamos la mayor brevedad a los señores citantes en sus réplicas y procedemos inmediatamente a la intervención de los oradores que han sido registrados, siga Representante Gerardo Piamba.

Intervención del honorable Representante José Gerardo Piamba Castro:

Muchas gracias señor Presidente, realmente honorable Representante vamos a ser muy breves. Este es un debate de control político, que ha sido, que es muy especial para el país por las noticias que nos ha entregado el señor Ministro, pero quiero hacerle la réplica en el sentido de la forma de adjudicación a los contratos de más bajo costo. Lo invito como Representante a la Cámara para que de pronto organicemos señor Ministro un Foro, donde intervengan todas las fuerzas vivas del país, la Cámara Colombiana de Infraestructura, la Sociedad Colombiana de Ingenieros, las Asociaciones de Ingenieros, en fin, todas las fuerzas vivas, para que debatamos la conveniencia de adjudicar al más bajo costo cuestión con la que no estoy de acuerdo, porque considero que podemos lesionar los intereses del país, intereses que están relacionados con los recursos que en determinado momento se pueden dilapidar, hay experiencias a nivel mundial, que cuando se adjudica al más bajo costo, en un futuro se tienen problemas, espero que este no sea el caso de Colombia, y le auguro y le deseo éxitos señor Ministro pero este debate tenemos que hacerlo porque es el futuro de nuestra patria, y nosotros como Congresistas tenemos el deber de hacer este control, para beneficio del país.

Del mismo modo quiero tocar unos temas ya muy puntuales de la región mía, el departamento del Cauca, en el cuestionario les hice la solicitud, que nos informara el estado de los estudios para continuar con la doble calzada hasta Popayán y desde luego para tener la continuidad hacia el sur del país, y desde luego al sur del continente.

Del mismo modo, quiero generarle un réplica que no fue contestada por usted, ni por el Director de Invías, con relación a los contratos de adjudicación directa, lo que les estoy solicitando es que los ingenieros que licitan, tengan la posibilidad de entregar los pliegos de condiciones en las regionales, para que no les toque desplazarse hasta Bogotá, y que los que han sido sancionados, porque en determinado momento no pudieron presentar las propuestas, que los eliminen de esta lista, porque el Decreto 2170 no dice, que es obligación de presentar las propuestas, entonces, esto es en aras de fortalecer la ingeniería regional.

Del mismo modo el señor Ministro no hizo alusión a las observaciones que ha definido la Contraloría General de la República, me gustaría que el señor Ministro contestara aquí, de cara al país, qué estamos pensando, qué acciones estamos adelantando, para que Colombia sea competitiva y enfrentemos con acierto el Tratado de Libre Comercio.

Del mismo modo tenemos una vía que se construyó ya hace algunos años, se pavimentó, la vía de Popayán-El Tambo, nos falta apenas 700 metros esa vía ya estaba con base, con la sub-base, pero desafortunadamente como usted también lo mencionó, esas obras se perdieron, entonces son 700 metros de vía que se pueden ejecutar muy rápidamente y con un bajo costo.

Por último agradecerle la presencia, y espero haber sido concreto, y corto como lo requiere el doctor Plinio, la Representante Martínez, muchas gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muchas gracias al Representante Gerardo y efectivamente usted fue muy consecuente con la preocupación de todos los Representantes, aquí llega el Representante Buenaventura León a quien le damos el uso de la palabra, para una réplica muy breve también.

Intervención del honorable Representante Buenaventura León León:

Gracias Presidente, de una manera también muy concreta, la verdad que satisfecho con la respuesta del Director de INCO, en primer lugar, y reconocerle su voluntad para corregir los errores de las concesiones de primera generación, me parece que en eso debemos hacer una fuerza común, Gobierno Nacional y Congreso, yo entiendo la necesidad señor Director, que nos toca recurrir a las concesiones, pero a no a cualquier precio, en eso quiero seguir insistiendo, como se dio en las concesiones de primera generación.

Segundo lugar de una manera también muy breve, al doctor Mauricio Ramírez, la verdad que también le quiero agradecer, primero, enaltecer su gestión, ha hecho una gestión importantísima al frente del Invías, pedirle aquí a la Contraloría, el tema de la falla de Cune es una cuestión grave que no amerita mucha espera, me parece que hay la necesidad de recurrir a la urgencia manifiesta para que pueda estar definido un contrato, en la segunda semana del mes de agosto e iniciar de una vez por todas la solución definitiva de esa problemática. Doctor Mauricio muchas gracias por esa información que usted le ha dado a este sector del país.

Y frente al Ministro quisiera hacer tres precisiones. Primero señor Ministro, satisfecho con sus respuestas al Proyecto Bogotá-Girardot, esa es la muestra de lo que siempre hemos dicho, de su honestidad, de su transparencia, de su claridad, igualmente sus respuestas en el trazado de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso, y me parece que el hecho de que hoy le hayan notificado al país, y a ese sector que definitivamente van por el trazado inicial, me parece que es algo importante, pero permítame de una manera muy concreta, discrepar en el Proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar por varias razones.

La primera, por las consideraciones técnicas, las consideraciones técnicas que yo presenté en el debate, fueron suministradas por su señoría, la reducción del recorrido de 101 a 68 o a 73 kilómetros, las pendientes, en la doble calzada vamos a tener una pendiente del 7.0 no más, el radio mínimo en el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, con el optimizado llegamos a 325 metros, el ahorro en tiempo en recorrido que fue una información que usted nos dio de 200 minutos por recorrido, el ahorro en costos en viaje, y Ministro quisiera que usted revisara, con toda tranquilidad se lo digo, los inconvenientes geológicos, porque creo que le dieron la información equivocada, si usted insiste en la doble calzada, Ministro, ahí si encuentra sus problemas geológicos de la falla de Cune, porque por ahí tiene que pasar, no la vía Tobia Grande-Puerto Salgar, yo lo invito a que revise, ojalá personalmente el sector, las fallas igualmente geológicas desde el Alto El Tigre, del Alto la Mona, el sector Tobia Grande-Puerto Salgar a pesar de ser un sector, que como usted lo dice nuevo en construcción, no conocemos por ese sector, fallas geológicas, entonces Ministro no es cierto que esas fallas geológicas sean por la vía Tobia Grande-Puerto Salgar, por el contrario me preocupa, porque las fallas geológicas son, si se intenta y si insiste en la doble calzada, además Ministro usted lo digo acá nuevamente, yo insistí y trabajé mucho en la conciliación, si usted trabajó en la conciliación para el proyecto Tobia Grande-Puerto Salgar, era porque estaba convencido de que ese era proyecto importante para el país, si no, no hubiese insistido, porque usted es un hombre honesto y transparente, entonces, ese criterio y ese cambio de criterio, y la parte ambiental, la parte ambiental Ministro no se justifica, porque es que ya hubo un tramo de construcción en la vía Tobia Grande-Puerto Salgar que no se justifica, si el proyecto no existe, y aquí hay algo que es lo que más me preocupa Ministro, sobre todo por su salud, es que si se cambia el trazado, aquí ya hay una inversión, en obras de más de sesenta y cinco mil millones de pesos, y en compras de predios de seis mil setecientos dieciocho, eso podría constituir un detrimento patrimonial.

Yo lo invito Ministro con todo el respeto, con toda la consideración, y con todo el aprecio, a que se revise bien, se evalúen bien las cosas, y que no se vayan a cometer errores que si a futuro le pueden costar al país. Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Gracias Representante Buenaventura León, vamos a dar inicio a la intervención de los diferentes oradores, tenemos un citante también que quiere intervenir muy brevemente, Representante Pedro Nelson Pardo.

Intervención del honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Gracias Presidente, quiero comentarle al Ministro y al director de Invías, algo que es supremamente importante para estas regiones de fronteras, sobre todo para los departamentos como siempre lo he dicho, de Guainía y Vaupés, se nos está presentando un inconveniente señor Ministro y señor Director de Invías, la 715, la 617 acabaron con estos departamentos con el poquito empleo que teníamos señor Ministro y Director, toda actividad que estos colombianos quieran emprender en estos departamentos es ilícita, la pesca, la minería, traer combustible del hermano país de Venezuela, traer cemento, bueno, casi todas las actividades son ilícitas, qué está sucediendo señor Ministro y señor Director de Invías para ver si podemos colaborarle a estos colombianos que estamos haciendo patria en estas regiones, resulta y pasa que las Licitaciones se las está ganando la gente del interior del país, y estos colombianos que están haciendo patria, que han hecho empresas pequeñas señor director de Invías, hoy radiqué un comunicado de algunos, de algunos habitantes del departamento, preocupados, ya que estos que se ganan las contrataciones llevan toda la maquinaria y están llevando todo el personal a nuestras regiones y nosotros simplemente estamos viendo cómo llegan y van las cosas y el dinero, parte del dinero de la contratación no está quedando en nuestras regiones, y esas fueron políticas del Presidente Uribe, del señor Ministro y del señor Director de Invías, porque la verdad que este departamento nosotros vivimos de los recursos del Estado, créame señor Ministro que quiero volverle a recordar.

El departamento del Guainía es uno de los departamentos de la canasta familiar más costosa, siempre quiero hacer esa reflexión, allá un kilo de verduras vale entre cuatro mil y cinco mil pesos y los contratistas van a pagar diez u once mil pesos a los trabajadores, lo que quiere decir, que no están pagando lo justo, esa preocupación la hemos tenido casi todos los Congresistas de frontera, para que sea una exigencia, señor Ministro y señor director de Invías, y a la gente le paguen lo justo y que los contratistas ocupen la mano de obra y lógicamente esa pequeña industria que nosotros tenemos, allá tenemos volquetas, allá tenemos retroexcavadoras, pero mire que los contratistas que se están beneficiando de los contratos, están llevando desde las señoras del servicio en adelante señor Ministro y señor Director de Invías, para que sea una exigencia que ocupen la obra de mano, y lógicamente que ocupen aquellos materiales que tenemos en la región.

Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy amable Representante Pedro Pardo, damos inicio entonces a la intervención de los oradores que se han inscrito, bajo estas reglas de juego para que todo el mundo pueda también intervenir en una hora civilizada, cinco minutos para cada intervención, esperamos que en ese tiempo de manera sucinta y concisa, puedan expresar sus opiniones en relación con este importante debate. Empezamos con el Representante Miguel Angel Durán, y se prepara la Representante Rosmery Martínez.

Intervención del honorable Representante Miguel Angel Durán Gelvis:

Gracias Presidente, quiero en primera instancia felicitar el esfuerzo hecho por los proponentes de este debate en el día de hoy, especialmente lo acotado aquí por Buenaventura León quien vino muy documentado y planteó los temas de manera clara.

Lo que ocurre es que en estos debates hay la posibilidad de decir tantas cosas, los funcionarios y los Ministros pueden decir tantas cosas que generalmente termina ocurriendo lo que Buenaventura señalaba aquí, que el Ministro dijo una cosa en un debate el año pasado y dice él a su manera de entender, que hoy se están diciendo otras.

Y uno en este tema del transporte tendría la percepción que el Estado es muy bueno para hacer malos negocios, especialmente cuando se empezó en el tema de concesiones, quiero derivar un poquito el debate, a un tema que no está planteado inicialmente, pero que seguramente en unos 15 días, aquí habremos de discutir a propósito de un nuevo debate sobre transporte y minería que haremos en esta Plenaria, quiero derivar el debate al tema del modo férreo y de las concesiones específicamente.

Es cierto, si no se hubieran hecho unas concesiones seguramente algunas vías no existirían, pero igualmente es cierto que a la inversión privada, que a la inversión particular en estas obras tendrían que tener algunos elementos mínimos que permitieran saber que el Estado va a hacer buenos negocios, nosotros y lo vamos a demostrar aquí en un par de días, estamos perdiendo anualmente o por cuenta del mal negocio que Ferrovías hizo hace unos años unos treinta millones de dólares al año, cuando el negocio de La Línea férrea iba a empezar a ser bueno, el Estado decidió entregarlo, pero antes de entregarlo y votar la llave al mar, hizo malos negocios, decidió bajar el costo que pagaban, la única empresa que hoy utiliza la vía férrea en gran proporción decidió bajarle el precio a la tonelada de carbón, por cuenta de eso, por cuenta de un bajonazo de 4 dólares por tonelada a menos de dos dólares por toneladas, hoy el Estado colombiano deja de percibir aproximadamente treinta millones de dólares al año a la vía férrea y entonces decidió entregar el contrato en concesión pero además el Estado colombiano tuvo que darle dinero al contratista para que el contratista realizara la vía, el Estado colombiano ha aportado más de cien millones de dólares para la realización de la vías férreas dentro del sistema férreo colombiano y el inversionista privado, una compañía española, solo ha rehabilitado la parte que a ellos les parece rentable, la parte que transporta y lleva el carbón en la zona norte del país, específicamente entre el punto de La Loma al Puerto de Ciénaga, al Puerto de Grumos.

Esas connotaciones que tienen esos contratos tan mal hechos, uno diría que con mucho candor, por no ponerle suspicacia al hecho de que estas contrataciones absurdas que causa un detrimento clarísimo al Estado, tiene uno que decir que es que los funcionarios estaban mal informados o no sabían para dónde iba el negocio o no tenían información precisa, para no ponerse a pensar que haya podido haber intereses oscuros, en un negocio que hoy le haga perder al país, semejante cantidad de dinero, porque no es nada que hoy digamos y aquí hay que reconocer que el Gobierno ha hecho un gran esfuerzo con un procedimiento ingenioso, además, de vigencias futuras para atender las vías que de otra manera no hubiera podido hacerlo, nosotros en el Cesar estábamos muy contentos Ministro por poder hacer la vía Chimichagua-Cuatro Vientos, tendremos posibilidades de invertir en otros lugares, pero nos preocupa mucho que el Estado pueda perder plata de esa manera y que no pase nada.

Entonces quiero dejar planteado porque veo que se me acabó el tiempo, quiero dejar planteado dos temas Ministro para unos 15 días un debate, que haremos en esta Plenaria y que debe estarle llegando el cuestionario. Primero: Por qué La Línea férrea, por qué La Línea del ferrocarril en el norte, es monopolizada por una sola empresa que transporta carbón, por qué las otras empresas queriendo y habiendo pedido espacio para sacar su carbón no ha podido hacerlo, esto es un costo grandísimo, que está impidiendo que hoy se exporten por lo menos veinte millones de toneladas más de carbón.

Segundo, qué ha pasado o qué ha pensado el Gobierno porque el Presidente aquí, el día de instalación del Congreso se refirió a todo y no hablo de eso, qué ha pensado el Gobierno en el tema de la segunda línea férrea para sacar el carbón de la Costa Norte hacia los puertos.

Y dejo un tema Ministro para irlo examinando ese día, un tema que es circunstancial, pero hoy el tren de la empresa que saca la mayor parte de carbón por esa línea está pasando 26 veces al día por las vías nacionales, a un ritmo de 5 minutos por cada pasada, es decir el 20% por más de dos horas la vía sin que ninguno haya pensado que es necesario hacer un paso nivel o mejorar las condiciones en que hoy se está transportando el carbón, porque La Línea férrea en manos de un particular y solo para un particular, donde dos personas haciendo negocio, y mientras tanto las vías nacionales los transportadores colombianos, las personas que se movilizan por esas carreteras en tres puntos del país tienen que esperar por lo menos durante…(Corte de sonido por terminación del tiempo).

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Gracias doctor honorable Representante, tiene el uso de la palabra la Representante Rosmery Martínez, se prepara la Representante Myriam Paredes.

Intervención de la honorable Representante Rosmery Martínez Rosales:

Gracias señor Presidente, le pido disculpas por mi exaltación pero yo creo que esto va a ser importante de que la Ley 5ª se aplique verdaderamente porque en los tres años ha habido desorden en la aplicabilidad de la Ley 5ª, señor Ministro, celebro que usted se encuentre en un debate de control político que nos da la oportunidad a los Representantes y a la voz del pueblo que venimos a gestionar las necesidades de nuestros connacionales, igualmente al Gerente de INCO, al doctor Mauricio Ramírez, al Director de Incoder, el doctor Arturo Vega y todos mis compañeros presentes.

Lo más importante que me asiste en el día de hoy señor Ministro es la preocupación que nos asiste a los tolimenses y especialmente a esta mujer espinaluna, cómo vamos a avanzar en la incertidumbre que tenemos nosotros del tratado de Flandes-Ibagué, señor Ministro.

En el Consejo Comunitario que tuvimos la presencia del Presidente Álvaro Uribe en Ibagué, se comprometió que tanto usted señor Ministro, con la bancada del departamento del Tolima íbamos a hacer una veeduría y nos iban a dar una respuesta frente a la toma de decisión con el trazado Flandes-Espinal, yo sé que como hija espinaluna a mí me interesa personalmente y a mi comunidad que nuestro arroz, nuestro algodón y nuestra gastronomía, tenga el servicio a un comercio que va a generar empleo que es lo que estamos necesitando los tolimenses.

Igualmente le quiero agradecer que ayer tuve la oportunidad de estar con el gerente de Incoder donde a bien tuve la respuesta de que el mejoramiento de la vía Guamo, Ortega y Chaparral vamos a contar con tres mil quinientos millones, ya es un sueño para Guamo, Ortega y Chaparral.

De verdad doctor muchas gracias Arturo Vega, porque es una respuesta que necesitábamos los guamunos, los ortegunos y los chaparralunos del Tolima, porque allí en este departamento por más de 40 años hemos vivido la violencia y yo he sido víctima de una violencia, por lo tanto tengo la potestad y la sensibilidad humana de decirles que con estas respuestas el Presidente Álvaro Uribe, le está diciendo al departamento de Colombia y especialmente al departamento del Tolima que lo tiene en su corazón grande.

Igualmente señor Ministro hemos solicitado en cantidades reuniones durante más de dos años, el anillo vial para ratificar la seguridad no solo de los campesinos y los civiles del Espinal, sino también de la niñez que es el despertar y el amanecer de nuestro departamento, sería de gran importancia hoy que contamos con usted señor Ministro, y con estos altos funcionarios que volvieran a tomar esta petición, porque es importante el anillo vial para El Espinal, porque hemos sido, tanto hemos visto amigos morir en esta vía.

Igualmente señor Ministro de la situación que es engorrosa para los campesinos, para los agricultores y para los civiles que tienen la oportunidad de ir a Girardot, Flandes y Espinal, nosotros tenemos el peaje más costoso de Colombia y hemos venido diciéndole señor Ministro en varias ocasiones y ojala mañana que usted con la deferencia que ha tenido en el día de hoy, de recibirme mañana en su Despacho, nuevamente señor Ministro le apelo para que me ayude, porque es el peaje más caro que tiene Colombia y que tienen los tolimenses, igualmente señor Ministro como el peaje es tan alto se están desviando las mulas por Coello y se está deteriorando una carretera que se pudo dar la oportunidad de tenerla pavimentada, los compañeros hermanos de Coello.

Yo le pido señor Ministro que esas tres peticiones las lleve en su corazón usted que es un hombre de alta religiosidad y le pido al doctor Arturo, al doctor Mauricio que son técnicos y que son profesionales que nos están ayudando a sensibilizar el Gobierno del Presidente Uribe, que nos apoye en estas peticiones y que los tolimenses se lo vamos a agradecer gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy amable honorable Representante, tiene el uso de la palabra la Representante Myriam Paredes y se prepara el Representante Jairo Coy.

Intervención de la honorable Representante Myriam Paredes Aguirre:

Gracias señor Presidente. Bienvenido por el debate convocado por los compañeros Piamba y el doctor Buenaventura, creo que precisamente este escenario nos permite a quienes representamos diferentes sectores del país podamos aprovecharlos a efectos de poder llegar hacia las altas esferas del Estado con el objeto de plantear la problemática que tienen nuestras regiones, pero fundamentalmente Ministro de Transporte, a nombre de mis coterráneos de Nariño hacer un reconocimiento expreso en esta noche, por la manera como el Gobierno Nacional ha dado cumplimiento a todos y cada uno de los pactos consignados en el documento Conpes, con motivo de los 100 años del departamento de Nariño, liderado por la bancada parlamentaria sin distingos de partidos o de colores políticos sino en el ánimo de lograr que el Gobierno Nacional haga inversiones importantes en nuestro departamento.

Hace unos días señor Ministro con presencia del señor Director Nacional de Invías y con presencia del señor Director de INCO, pudimos los nariñenses no únicamente la bancada parlamentaria sino también la sociedad civil representada en todos sus gremios, hacer una evaluación de cómo habían avanzado los compromisos que el Gobierno Nacional había suscrito con el departamento de Nariño y señor Ministro para todos fue muy satisfactorio y por eso hago ese reconocimiento de que especialmente la inversión de este Gobierno del doctor Álvaro Uribe Vélez en materia vial ha avanzado muchísimo, tenemos que reconocer que Nariño quedó incluido con 116 kilómetros en el Plan 2.500, reconocer señor Ministro que el mantenimiento del corredor vial Rumichaca, Pasto, Mojarras, al paso por Pasto se le han asignado por su recuperación diez mil millones de pesos, reconocer igualmente que en el Plan Colombia Profunda, Nariño quedó incluido con una inversión de más de cuatro mil ochocientos millones de pesos y que obviamente aquellos otros compromisos en materia del aeropuerto especialmente Antonio Nariño, también a través de la Aeronáutica Civil, quedaron incluidos cerca de cuatro mil quinientos millones.

Yo sé señor Ministro como lo saben nuestros coterráneos que hay mucho por hacer en el departamento de Nariño, que obviamente aspiramos que el Gobierno Nacional pueda hacia el futuro incluir mayores inversiones en vías de enorme importancia dentro de la red vial del departamento de Nariño, pero fundamentalmente señor Ministro, aspiramos a que el proyecto de concesión de la vía Rumichaca, Pasto, Chachagüí, se convierta en una realidad, en un futuro muy cercano.

Queremos señor Ministro que ese compromiso del señor Presidente de la República, de entregar la concesión hacia finales del año 2005, podamos los nariñenses festejarlo como hoy lo han manifestado muchos de los Congresistas respecto a las diferentes concesiones que se adelantan en el país.

Sin embargo, quisiera igualmente ser intérprete de muchas preocupaciones que tenemos en el departamento de Nariño, primero pedir al señor Director Nacional de Invías, su intervención inmediata ante el contratista que tendrá a cargo la recuperación del paso por Pasto, para la inversión de los diez mil millones de pesos, dado que el señor Alcalde de la ciudad que suscribió el convenio, tiene los recursos necesarios, los seis mil millones de pesos para ser invertidos en las paralelas y en las obras cuyo compromiso están consignados en dicho convenio, hace falta que Invías ordene al contratista iniciar los trabajos pertinentes para que esta obra pueda verse concluida por lo menos en un 50% hacia finales de diciembre.

Existe igualmente preocupación con respecto a la adjudicación de los contratos en lo que respecta a red terciaria, dado que existe una diferencia de precios por kilómetro, sabiendo que las condiciones de topografía de las diferentes vías que fueron beneficiadas en el departamento de Nariño, tendrían un costo similar y que desafortunadamente hoy con preocupación vemos que hay una diferencia bastante alta que nos hace que exista una preocupación respecto a cómo va a ser la calidad de la obra, y respecto a que si esos recursos adjudicados para la conclusión de esas obras son suficientes en la terminación de las mismas.

Yo quisiera señor Ministro por la escasez del tiempo, dejar consignadas esas preocupaciones y especialmente decirle a usted que los compromisos hacia futuro respecto a vías importantes del departamento de Nariño, tengan la misma receptividad que lo han tenido las que hasta hoy el Ministerio viene abocando en su trabajo y en su conclusión, entre ellas están señor Ministro, la terminación de la repavimentación de la vía Pedregal-Túquerres, el mantenimiento de la vía de Tumaco hacia Pasto, ese gran anuncio que ha hecho el señor Presidente de la República respecto a la pavimentación y rectificación de la vía Pasto-Mocoa, y la continuación de la pavimentación de la vía El Empate-San José-La Cruz-San Pablo, confiamos señor Ministro como señor Director Nacional de Invías, que esa sensibilidad con el departamento de Nariño, en la adjudicación de recursos necesarios para la conclusión de esas obras, se vea reflejada en el futuro para que el programa vial en Nariño tenga realmente una posibilidad de desarrollo tal como los nariñenses aspiramos. Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy amable Representante Myriam Paredes. Tiene el uso de la palabra el Representante Jairo Coy y se prepara el Representante Plinio Olano.

Intervención del honorable Representante Jairo Alonso Coy Torres:

Gracias señor Presidente, permítame felicitarlo señor Ministro por estar con su equipo de trabajo aceptando este control político, la verdad que Ministro, San José del Guaviare les agradece a ustedes, Director de Invías, el Director de Infraestructura doctor Juan Manuel González, que estemos trabajando por el Guaviare pero hay algunos temas y algunos detalles que hay que resaltar aquí y es que, es importante que le hagamos veeduría a esta vía que se está construyendo a San José del Guaviare, tuve la oportunidad de recorrer esta vía la semana pasada y encontré algunas fallas, no sé si estas fallas que hay en la pavimentada que se ha hecho, o son técnicas o son fallas de la veeduría.

La verdad es que si la interventoría está prestándose para estas fallas, lástima el esfuerzo que está haciendo el Ministerio y lástima el esfuerzo que está haciendo el Director de Invías, para invertir estas platas, la verdad que hay que ponerle mucho cuidado a esta situación y hay una situación importante y es que el departamento del Guaviare se ha venido quejando por el mal estado de la vía que no está en el momento pavimentada, sabemos que hay un contrato para mejorar esta vía que debían de iniciar señor Ministro el 11 de julio con el arreglo de esta vía y hasta el momento no aparece maquinaria sobre la vía, así que exijámosle a estos contratistas, me perdonan la expresión, que son tan mamagallistas con el departamento del Guaviare y que le han hecho conejo en varias oportunidades a los contratos que se han realizado allí en el departamento del Guaviare.

Permítame señor Ministro felicitarlo por esa adjudicación de los 28.5 kilómetros que faltaban de pavimentación y por la repavimentación de los 111.5 kilómetros hacia esa vía, pero es importante señor Ministro y señor Director de Invías, que estemos pendientes de los contratistas, que esos contratistas les exijamos que le den la oportunidad de trabajo al departamento del Guaviare, la gente del departamento del Guaviare no tienen sino dos meses los que tienen volquetas de oportunidad de trabajo, que es entre febrero y marzo cuando pueden sacar gravilla del río, de resto esta gente no tiene la oportunidad de trabajo y es importante que estas personas que están ejecutando estos contratos le demos la oportunidad al departamento del Guaviare, porque en bien esos recursos son dirigidos y son destinados a la vía que va al Guaviare, cosa que es muy poco el recurso que le llega al empleo del departamento del Guaviare.

La verdad que es importante doctor Juan Manuel que usted nos ayude con esto, que le dé la oportunidad a la gente que maneja allí, a la gente que tiene el gremio de volqueteros, porque usted sabe y usted es muy afín del departamento del Guaviare y sabe que allí la oportunidad de trabajo de los volqueteros no es sino en verano. En este momento ellos pueden tener la oportunidad el contrato para arreglar los pasos más neurálgicos ha sido por ciento treinta y dos

millones de pesos, a mí me parece que allí le pueden dar la oportunidad a la maquinaria privada del departamento del Guaviare para que trabaje, que es maquinaria que no son gremios, son personas naturales que tienen su máquina, su volqueta con que defenderse y con que sostener la familia.

Entonces, es importante también que estemos vigilando la ejecución de estos trabajos, quién puede garantizarle al Gobierno Nacional o al Gobierno Departamental que se están invirtiendo ciento treinta y dos millones de pesos en arreglos de algunos pasos neurálgicos, hay que tener en cuenta y estas veedurías doctor Juan Manuel y doctor Mauricio y Ministro, que no nos vayan a meter un material, que cuando se vaya a pavimentar tengan que volverlo a sacar, porque este puede ser un material contaminado como ya nos pasó en uno de los tramos que se pavimentó, donde tuvieron que sacar un material que era contaminado, que no servía para la pavimentada y que si se había pagado una gran cantidad de plata para hacerle un mejoramiento a esa vía.

Entonces es importante que estos recursos no los perdamos, que le podamos hacer veeduría, que le exijamos a los contratistas, Ministro, exijámosle a los contratistas que cumplan, que le cumplan a usted, que le cumplan al Guaviare, que le cumplan a las vías, que le cumplan a Colombia porque no solamente esto sucede en el departamento del Guaviare, esto sucede casi con el ciento por ciento de los contratistas en el país, así Ministro que usted lo dijo una vez en el Guaviare, es palabra de gallero y nosotros creemos que usted debe de cumplir con su palabra de gallero, exigiéndole a los contratistas y exigiendo el cumplimiento de la obra. Muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Gracias honorable Representante. Tiene la palabra el Representante Plinio Olano y se prepara la Representante Nancy Patricia.

Intervención del honorable Representante Plinio Olano Becerra:

Gracias señor Presidente. Estos debates densos finalmente con dificultad se puede concretar el ejercicio del Control Político, porque la amplitud le permite a la concurrencia, a los Congresistas hablar de muchos temas y finalmente no concretar unos temas exactos.

Permítame señor Presidente hacer una concreción sobre ese tema, la verdad es que en Colombia en el sector vial, este Gobierno ha asumido unas herencias confusas, aquí no había brújula, no había un camino, no había un programa, no había una planeación, y a nosotros nos corresponde en el Control político de alguna manera, apoyar las cosas que están bien hechas y criticar las cosas que se han venido haciendo mal, al Ministerio le corresponde desarrollar unas políticas y qué bueno que ha habido gente que toma decisiones, porque aquí hemos muchas veces criticado a los gobiernos que se eligen de alguna manera para no tomar decisiones ese es el camino fácil, por ese camino casi nadie tiene problemas, pero la gente sigue todavía con unos indicadores de mayor pobreza. Este Gobierno se ha atrevido a tomar decisiones y en particular el Ministro del ramo y por eso ha tenido complicaciones, por tomar decisiones.

En el tema vial, se metió en un programa llamado 2.500 para hacerle eco a 2.500 kilómetros que ahora son 3.200 kilómetros que es un programa ambicioso, el Ministerio logró identificar unos sectores para intervenir que no son la totalidad de los sectores que uno quisiera en Colombia que se intervinieran, porque uno quisiera decirle o poder decirle a los colombianos que hay un Gobierno que se va a comprometer a entregar todas las vías asfaltadas en este país, pero esas son una sarta de ilusiones que no son posibles en una condición económica como la que tenemos nosotros hoy en día.

Se comprometió en la identificación de unos corredores de mantenimiento integral, que aquí no se ha hablado mucho de ese tema, pero que constituye la mejor inversión que está haciendo el Gobierno Nacional en el tema vial, mantenimiento integral para hacer que los pavimentos que existen les puedan servir a todos los colombianos.

En el tema de transporte, se ha comprometido con construir una nueva estructura empresarial en Colombia, un tema difícil, a ese tema todos los gobiernos anteriores le habían tenido miedo de intervenir porque se trata de intervenir unos sectores que están monopolizados de alguna manera, de una forma irregular a mi juicio, con empresas que simplemente son tramitadoras o afiliadoras, que se abusan de la democratización de la propiedad que existe hoy en día en Colombia.

En el tema de seguridad, creo que ha habido buena voluntad, ahí falta muchísimo para avanzar, hemos avanzado en temas de regulación, hemos avanzado un poco en el tema de control y vigilancia, pero siguen habiendo muchos accidentes de tránsito en Colombia y eso necesita que el Gobierno le meta una mano todavía más fuerte al sector.

El Instituto Nacional de Vías, es un instituto eminentemente ejecutor, sacar adelante el Plan 2.500, no digo que sea una proeza, pero sí era un tema escabroso, un tema que se podía prestar para manejos inadecuados por el tamaño de las adjudicaciones, por el tamaño de la cantidad de contratos, por la diversidad, por la expansión de la intervención que se estaba haciendo, pero a mi juicio el tema ha dejado en claro varias cosas que aquí se han resaltado y que yo quiero asumir con claridad, y le quiero pedir señor Presidente si usted es tan amable de darme unos minutos más.

Y es el tema de los precios bajos que se ha dicho con claridad, lo dijo el Ministro, los precios bajos han dejado al descubierto que había una moralidad irregular para contratar en Colombia, porque ahí están las pólizas que van a hacer que se cumplan, aquí nosotros no podemos hacer eminentemente futurología para pensar que los contratistas que están proponiendo algo, no lo vayan a cumplir, no, algo que no se refirió el Gobierno y que yo le solicito que se refiera con firmeza y con claridad, es a la defensa de la ingeniería colombiana, porque la mayoría de los ingenieros en Colombia ni son corruptos, ni son incumplidos y menos narcotraficantes, la afirmación aquí, de que hay unas firmas que están lavando dineros del narcotráfico, es una afirmación grave, que esta Plenaria de la Cámara no puede dejar pasar porque salpica a la mayoría de las firmas de ingeniería en Colombia, que no lo son, de ninguna manera lo son, y yo invito al señor Representante Gerardo Piamba, para que en la Fiscalía General de la República, ponga la denuncia correspondiente sobre cuáles son las firmas que están lavando recursos del narcotráfico a través de los programas o de los planes viales del Gobierno Nacional, para que no queden salpicados todos en su generalidad.

La defensa de la ingeniería se hace es haciendo cumplir la ley, haciendo cumplir los contratos, dejando de ser flexibles, no tenga miedo el Gobierno de seguir asumiendo posiciones como las que ha asumido en el tema de Cumsa, a eso lo hemos convocado varias veces, aquí lo que hay es que castigar a quienes de alguna manera han incumplido o han querido esquilmar el presupuesto de todos los colombianos.

Usted ha hecho un anuncio muy importante señor Ministro, para los boyacenses en particular, para quienes hemos estado de alguna manera interesados en el buen desarrollo, y en el futuro del departamento a través de la llamada doble calzada, es que este gobierno asumió la herencia de tener un contrato firmado cuatro días antes de cerrarse el anterior gobierno, que le entregaba a los boyacenses era la posibilidad de un tercer carril, en la vía más accidentada de Colombia, y en buena hora, se tomó la decisión de hacer doble calzada, pero claro, la doble calzada vale más, vale muchísimo más de lo que estaba planteado en un principio, y se está saliendo con una solución, incluso, en contra de quienes han rezado en el departamento para que la doble calzada no se pueda ejecutar, incluso, contra la voluntad política regional de algunas municipalidades que no han permitido bien desarrollar el tema de los predios, porque algunos quieren sacarle negocio no solamente a la valorización que le da una obra de este sentido, sino también el negocio de poder vender los predios, me gusta la decisión que se tomó en el tema de Villapinzón, es que los doscientos mil pesos que se pagaron en el anillo vial del norte, no se podían volver a pagar en esta, en esta contratación, por eso ese tema, si queda cancelado de esa manera, me da tristeza por los pobladores de Villapinzón, pero unos pocos hicieron que el programa del Gobierno Nacional, no hiciera posible una doble calzada en ese sentido; y me gusta la decisión del Gobierno Nacional para Boyacá, porque es justa, no solo porque es un compromiso del Presidente de la República que había empeñado su palabra, y había hecho que quienes representamos esa posición de apoyo al Gobierno Nacional en el

departamento, hubiésemos empeñado la nuestra en favor de ese beneficio de los boyacenses, además porque abriendo el contrato, limitando la participación, la intervención de la concesión en la obra, obliga al Gobierno Nacional a ejecutar una obra pública muy grande en el departamento de Boyacá, por varias centenas de miles de millones de pesos, que yo le quiero a usted pedir señor Ministro y señor Director del Instituto Nacional de Vías, que ojalá que esos recursos puedan ser desarrollados en el departamento con ingeniería de Boyacá, con firmas de Boyacá, en donde existen muchos ingenieros avezados, propios de la facultad de ingeniería de Tunja, que tienen las condiciones y que pueden dar las garantías de cumplimiento. Le agradezco mucho señor Presidente el uso de la palabra.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy bien Representante Plinio Olano. Tiene el uso de la palabra la Representante Nancy Patricia Gutiérrez, y se prepara el Representante Wellington Ortiz. Tiene el uso de la palabra en uso del derecho de réplica, el Representante Gerardo Piamba.

Intervención del honorable Representante José Gerardo Piamba Castro:

Muchas gracias señor Presidente, me da mucha pena Representante Plinio Olano, pero parece que usted no estuvo atento al debate, lo que manifesté es que las firmas de ingeniería siempre tienen una finalidad, prestar un servicio, obtener una utilidad, y que con el argumento de adjudicar al más bajo costo se pueden filtrar firmas de ingeniería utilizadas para lavar activos, firmas que no tienen como finalidad obtener un lucro, una utilidad, entonces señor Plinio Olano creo que sus afirmaciones, están fuera de tono.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Honorable Representante Plinio no hay réplica de réplica. Bueno, el Representante Olano ha pedido que copia de este debate se envíe a la Fiscalía, con mucho gusto, la Secretaría tomará atenta nota de esto, y procederá en consecuencia. Tiene el uso de la palabra la Representante Nancy Patricia, y se prepara el Representante Wellington Ortiz.

Intervención de la honorable Representante Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda:

Gracias Presidente, la verdad creo que todo el país celebra este Debate porque tiene que ver con temas de infraestructura y de desarrollo para todo nuestro país, y tiene una especial importancia para Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, toda esta área del centro del país, y esto finalmente no es gratis, es que el país ha venido creciendo y se requiere facilitar el acceso a Bogotá, que es el principal centro consumidor del país, y por ello la importancia de los temas de las dobles calzadas.

En primer lugar señor Ministro en cuanto al tema de la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso, y a la decisión que nos ha anunciado en esta noche, que se han modificado los diseños, razón por la cual ya no se requieren los predios previstos inicialmente en Tocancipá, y Gachancipá, quiero preguntarle si esto significa entonces, que no se va a ampliar la vía, o si para la ampliación prevista por el cambio del diseño, no hay que comprar predios.

El Ministro hacía una reflexión, seguramente sobre las comunidades que estaban pidiendo a doscientos mil pesos el metro cuadrado, cuando solamente se le estaba ofreciendo, cuatro mil quinientos pesos. Y es que esto no es tampoco gratis señor Ministro, es que en el año 96, la Concesión de Devinorte compró predios a doscientos mil pesos, y ahora se les quería pagar a cuatro mil quinientos pesos metro cuadrado, y hay el caso de una familia que tiene un predio de cien metros y solo les iban a entregar ocho millones de pesos, pero sí quiero saber entonces, ¿qué va a pasar con la ampliación, y si no hay que comprar predios en la modificación que se hizo del diseño?

En segundo lugar, en cuanto al tema de la vía Tobia Grande-Puerto Salgar, le digo señor Ministro que no es solamente el municipio de Utica, el que no comparte la decisión de pensar en la doble calzada Villeta-Guaduas, y no es un capricho, Guaduas es uno de los municipios más importantes de Cundinamarca, histórico para nosotros, pero sin lugar a dudas, es el gobierno departamental, los gobiernos municipales de toda la región, los Congresistas de Cundinamarca, todos en general hemos pedido que el Gobierno Nacional revise con sumo cuidado esta decisión, usted nos manifestó tres inconvenientes principales, el primero, el costo de la vía, dice que mil millones de dólares cuesta actualmente en calzada sencilla, Tobia Grande-Puerto Salgar, y dos mil quinientos millones de dólares en doble calzada, pero lo que no quedó claro es cuánto puede costar la doble calzada Villeta-Guadas, entonces no sé si ya haya un estimativo por parte del Ministerio frente a este costo.

Una reflexión señor Ministro, qué pasará entonces con las inversiones que se hicieron, tierras compradas por valor de seis mil setecientos millones de pesos, construcciones por sesenta y cinco mil millones, ¿qué pasa con los estudios realizados, con la licencia ambiental otorgada, qué va a pasar con la destinación de la multa con la que sancionó a la empresa contratista que es œrcana a los setenta y siete millones de dólares, qué pasa que no le contestó al doctor Buenaventura León, con los recursos de los peajes que se han recaudado hasta la fecha?

De otro lado yo tengo un informe de la Contraloría General de la República, porque nos decía el Ministro que por el otro lado por donde está actualmente el trazado, beneficia unos departamentos, la Contraloría consideró este proyecto, como uno de los más grandes e importantes dentro de la infraestructura vial nacional, teniendo esta vía la finalidad de comunicar los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Caldas, Boyacá, Santander y Cesar.

Si los estudios ya quedaron hechos, como lo concluye la Contraloría, que hay una serie de estudios de cartografía, geología, geometría, impacto ambiental, con todas las especificaciones técnicas, de diseños, socioculturales y ambientales, ¿por qué desperdiciar todos estos recursos de la Nación, dejando de lado estos estudios? Y hablemos de la competitividad, ahora que estamos pensando en el Tratado de Libre Comercio, es que los costos del transporte pesado deben revisarse frente a la velocidad de la cual nos hablaba el Ministro, que puede ser menos la velocidad en razón a que son solamente dos carriles, pero el tiempo, el combustible, el desgaste de la maquinaria pesada, son respuestas que no se nos han dado.

Adicionalmente Ministro recordemos que este trazado está conectado con la propuesta del puerto multimodal sobre puerto Salgar, y La Dorada.

Hablando de competitividad Ministro usted nos está debiendo una respuesta sobre el aeropuerto de Flandes en el Tolima que nos beneficiaría a toda la región sur del país, tratando como un aeropuerto alterno al Aeropuerto El Dorado en Bogotá.

De otro lado el señor Director del INCO, quedó comprometido en meses atrás en hacer una verificación de la base de datos de las tarifas diferenciales en el peaje del Espinal, hacia Flandes y Girardot, estamos señor Director de INCO, esperando esa respuesta.

Para el señor Ministro y el Director de Invías, nos quitaron de un plumazo la plata de Madrid, Puente Piedra, Subachoque, por unas críticas que se hicieron, que porque algunas de las personas vinculadas al Gobierno Nacional y departamental tienen unos predios, creo que el Gobierno Nacional, no puede hacer esto, quitarle a una comunidad que tiene la necesidad de la vía, de un plumazo los recursos simplemente porque ha salido una crítica en un medio de comunicación, de igual manera se requiere una mayor vigilancia en esta vía, acabada totalmente y hay un aviso que dice: Que se prohíbe el paso de los vehículos de 20 toneladas y por allí pasan todos los vehículos que circulan por Sabana de Occidente, con más de 20 toneladas lo que ha deteriorado totalmente la vía, Presidente gracias.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy amable Representante Nancy Patricia. Tiene el uso de la palabra el Representante Wellington Ortiz y se prepara el Representante Eduardo Enríquez Maya.

Intervención del honorable Representante Wellington Ortiz Palacio:

Gracias señor Presidente. En primera instancia quiero felicitar a mis colegas citantes, al doctor Piamba y Buenaventura León, porque han citado a este debate que es muy importante para el país, en segunda instancia, también quiero felicitar al Ministro y al director de Invías por el trabajo que vienen realizando, un magnífico trabajo.

Ministro voy a hablar un poquito de la Colombia Profunda que usted en algunos momentos toca, pero ese es la Colombia que a

mí me compete, es la que me eligió, soy Representante por comunidades negras, y entonces esa Colombia es muy importante, también lo quiero felicitar, porque por fin la carretera Junín, Barbacoa se está realizando y por muchos años este pueblo tenía esa necesidad de que esa carretera se hiciera, ha llegado usted en este gobierno y ha hecho posible que esta carretera por lo menos se empiece y esperamos que en este año termine, felicitaciones a usted por ese trabajo muy importante señor Ministro.

Ahí en la Colombia Profunda en Tumaco propiamente tenemos una dificultad con el aeropuerto, porque en el departamento de Nariño no hay ningún aeropuerto que opere nocturnamente, es por eso que en Tumaco estamos haciéndole un pedido de que podamos tener la operación nocturna, porque en todo el departamento si hay una dificultad o hay algún problema, nocturnamente no pueden llegar aviones ni pueden salir aviones, y ahora con los problemas que tenemos de orden público en el departamento de Nariño, creo que sería muy importante por lo menos que un aeropuerto debía tener una operación nocturna y yo creo que ese aeropuerto ideal sería Tumaco, ese aeropuerto Tumaco sería muy importante porque en el departamento no hay un aeropuerto que opere nocturnamente, señor Ministro esa es una de las inquietudes que yo tengo.

Y para Invías, decirle al doctor Mauricio, que en el departamento de Nariño propiamente en el municipio de Tumaco hay 10 vías terciarias, pero esas 10 vías terciarias están ahí no se le ha dado curso, no viene el Alcalde a priorizar las vías, entonces le ruego doctor Mauricio, que si el Alcalde no viene no prioriza las vías, tomemos el mecanismo que Invías la realice y las haga porque creo que el Municipio de Tumaco necesita que estas vías terciarias se hagan con el Alcalde o sin él, entonces creo que es importante que se tome una decisión en este sentido y que estas vías terciarias se hagan lo más rápido posible por lo menos termine en este año.

Señor Presidente, espero un poquito que venga el señor Ministro para que me pueda escuchar estas peticiones que yo tengo y estas inquietudes que tengo, si él no me escucha es bastante difícil.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Sí Representante Wellington, el señor Ministro está en la Sala. Señor Secretario busque al señor Ministro y dígale que el Representante Wellington Ortiz quiere dirigirse directamente a él.

Continúa el honorable Representante Wellington Ortiz Palacio:

Señor Presidente, por lo menos que me escuche estas inquietudes, porque tenemos un problema en el municipio de Mosquera, tenemos una dificultad, que hay un muro de contención que está a la mitad, este muro de contención está en la mitad, o sea como en el Pacífico la marea sube y baja y hay unas mareas que llegan bastante altas señor Ministro entonces en Mosquera tenemos ese problema, ese municipio tiene ese problema, y este muro de contención está en la mitad, a ver si usted nos ayuda allá en ese municipio que es de la Colombia profunda, a ver si terminamos ese muro de contención y podemos darle la posibilidad a este municipio que si sube la marea en algún momento, no podamos tener un desastre ahí en esa población, sería muy importante.

Y por último señor Ministro, hay una carretera que es muy importante usted que conoce todas las vías de Colombia porque aquí nos lo mostró, hay la vía que une a Colombia con el Ecuador que es la vía Palmarial, Mataje, que es muy conocida para usted, por el río Mira precisamente, pero nos hace falta el puente para poder unificar esta carretera entre Ecuador y Colombia, creo que va a beneficiar mucho al departamento de Nariño y también al municipio de Tumaco, el Ecuador ya hizo su parte, le falta es terminar la parte a Colombia, entonces señor Ministro es para que tome nota de esto y nos ayude, creo que con este puentecito nos ayuda creo que podemos tener la posibilidad, unir al Ecuador con Colombia, por el lado del Pacífico, por el lado de esa Colombia profunda que usted tiene tanto sentimiento y tanta sensibilidad por esta Colombia profunda que usted nos ha hablado mucho, muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Presidente (honorable Representante Julio Gallardo Archbold):

Muy amable Representante Wellington Ortiz tiene el uso de la palabra el Representante Eduardo Enríquez Maya y se prepara el Representante Octavio Benjumea.

Intervención del honorable Representante Eduardo Enríquez Maya:

Muchas gracias señor Presidente, apreciados colegas y señor Ministro, señor Director de Invías, primero que todo quiero aprovechar unos breves instantes señor Presidente, para manifestar la solidaridad de hermandad con el pueblo del Putumayo, quiero que Guillermo y Luis Edmundo sean los voceros nuestros, por la terrible situación que está atravesando esa región hermana, tenemos la honra de ser sus vecinos y la honra personal de haber sido gobernantes de esa región promisoria del país.

En segundo lugar señor Ministro, como quiero felicitarlo a usted, hacerle un leal reconocimiento por su obra, también quiero manifestarle unas preocupaciones, usted doctor Uriel Gallego, se ha caracterizado por ser un Ministro serio, ha puesto en vigencia el imperio de la moral en esa institución, y esa es una carta de presentación que a usted y al Gobierno del Presidente Uribe los dignifica, los dos programas bandera de su administración Ministro pasarán a la historia, me refiero al primero al Plan 2.500 kilómetros, de los cuales mi tierra el departamento de Nariño se ha beneficiado con 117 kilómetros y nos ha manifestado nuestro amigo, hombre de iguales virtudes como el Director de Invías, el doctor Mauricio Ramírez, que estas obras empezarán no en un lapso no superior de 60, 90 días, ahora bien, felicitaciones por la obra, pero también déjenme expresar mis preocupaciones, el menor costo en la adjudicación, yo sé que los contratistas gozan de prestigio y de mucha responsabilidad, pero el país y en nuestro caso el departamento de Nariño va a ser vigilante de esas obras, nos vamos a poner de acuerdo con los señores alcaldes, vamos a exhortar a los organismos de control y a las veedurías ciudadanas con la finalidad de que se garantice la calidad de la obra, primero.

En segundo lugar, el tiempo en que se debe cumplir la obra y en tercer lugar la comunidad debe quedar totalmente satisfecha, eso en un apretado resumen en relación al proyecto, al Programa 2.500.

En segundo lugar, el programa de las vías de la red terciaria, el doctor Mauricio Ramírez ha dado un paso fundamental en gran parte a qué me refiero, el Estado colombiano tenía adjudicado para ese programa cinco mil millones de pesos para todo el país, gracias a este Congreso de la República, se aumentó esa cuantía a ochenta y seis mil millones de pesos, recursos con los cuales este programa va a tener una cobertura en no menos de 789 municipios, caso nuestro en el departamento de Nariño este programa se va a realizar en 42 municipios señor Presidente, le he sugerido al doctor Ramírez, y ahora al señor Ministro, esos dineros gírenlos a los fiscos municipales, no los enreden por el camino de Fonade, si giran los recursos a los fiscos municipales, muchos alcaldes le han aceptado la propuesta señor Ministro y doctor Ramírez, de poner peso a peso esos recursos en esas condiciones, rinden más, generan empleo y la obra la ejecuta la propia comunidad.

Y termino con unas preocupaciones señor Ministro, la pavimentación o mejor el norte del departamento se divide en dos provincias, la provincia del Mayo y la provincia del Juananbú en el departamento de Nariño, gracias al Presidente Uribe vamos a llegar a un punto que se denomina el Empate, y del Empate a San José quedan 2 kilómetros sin pavimentar, usted Ministro ha dicho que jamás inician una obra para no dejarla terminada, pero de ahí en adelante se quedan sin beneficio algunos los municipios de San Bernardo, la Cruz, Belén, San Pablo y qué decir en el Juananbú, esa vía apreciados colegas fue construida a pico y pala en el año de 1932, para defender la soberanía nacional con ocasión del conflicto Colombo-Peruano, de allá acá, estamos nosotros esperando la pavimentación de la vía, se quedan sin pavimento San Lorenzo, Taminando, San Pedro de Cartago, De Ruecos, qué decir de Leyva les acaban de quitar una platica para construir un puente sobre el río Patía, el Rosario, Policarpa, nosotros los nariñenses hemos ofrendado sangre de héroes en esa región del país y también hemos colaborado con poetas insignes, cómo es posible que la tierra de Aurelio Arturo, La Unión no tenga un metro de pavimento señor Ministro, nos corresponde a esta Bancada con la solidaridad de todos nuestros Colegas defender nuestros derechos y por eso dejo esas inquietudes, terminando con la última, tenemos un aeropuerto en la ciudad de Chachauí a 25

kilómetros de Pasto, no hay semana que no nos clausuren los vuelos, muchas veces Ministro nos corresponde viajar Bogotá-Cali, Cali-Pasto, por tierra, pero como si eso fuera poco, llegan aviones Foker, el señor Director de la Aeronáutica saliente se comprometió a ampliar la pista del aeropuerto San Luis en el municipio de Ipiales, con la finalidad de que nosotros tengamos ese aeropuerto como una solución alterna. Hoy que se anuncia con bombos y platillos el Tratado de Libre Comercio, ustedes no pueden darnos a nosotros viabilidad a esa institución si no tenemos las obras de infraestructura necesarias, en esa región del país que ha colaborado tanto al engrandecimiento de la historia nacional, muchas gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted Representante Eduardo Enríquez Maya, aprovecho la oportunidad de presidir esta Corporación para agradecerle a usted la solidaridad y para agradecerle al señor Director Nacional de Invías, su diligencia para con el pueblo del Putumayo en estas horas aciagas que desafortunadamente estamos pasando.

Tiene el uso de la palabra el Representante Octavio Benjumea.

Intervención del honorable Representante Octavio Benjumea Acosta:

Gracias señor Presidente, felicitar señor Presidente en nombre de la Media Colombia y del Partido Liberal Colombiano, por estar usted representándonos en este momento como segundo Vicepresidente de la Cámara. En este momento señor Presidente yo sí quiero reconocerle el trabajo al doctor Piamba y al doctor Buenaventura por el estudio y la profundización que han hecho acerca de las diferentes alternativas que nos ha brindado este Gobierno para el beneficio de toda Colombia.

Hay que reconocerle señor Presidente al César lo que es del César, hay que reconocerle al Presidente Uribe por haber colocado unos excelentes regentes en la cartera del Ministerio de Transporte, comenzando con usted doctor Andrés Uriel Gallego, le brindó a la Media Colombia, a las antiguas Comisarías que se modificara el Plan Nacional de Desarrollo y se incluyera por parte del Congreso unos kilómetros de pavimentación a estas Comisarías entre esos mi departamento, toda la vida esperándola y gracias a Cartera y este Gobierno, vamos a tener 15 kilómetros de excelente pavimento tipo vía nacional.

De igual manera señor Ministro, quiero decirle que tenemos que vigilar mucho al, doctor Luis Alfonso Calle, doctor Luis Alfonso hay que vigilar muchísimo la manera y la forma como vienen operando las empresas de transporte aéreo hacia el departamento del Amazonas, este Gobierno en la Reforma Tributaria ha incluido unos beneficios tributarios, pero prácticamente estas empresas han hecho uso y usufructo de esos beneficios hacia ella, entonces, que nos vamos a ceñir en este momento a la tabla de costos operacionales que en este momento tiene la Aeronáutica Civil como norma para que estas empresas no abusen de aquellos colombianos que se encuentran en la periferia de este país con unos kilos de carga exorbitantes y recibiendo unos beneficios para otros países supuestamente y que prestando unos servicios sociales a la Media Colombia, ¿cuáles beneficios sociales? Y vamos a hacer ese debate doctor Luis Alfonso Calle.

A usted Ministro Andrés Uriel, le quiero reconocer ese gran trabajo, sé que ha sido bastante grande, porque realmente, inconvenientes tendremos todo el tiempo, esperanzas en este Congreso y ustedes en la Cartera del Ministerio de Transporte las tendrán, pero también tenemos que reconocer que recursos pocos tenemos en este país en este momento, lo importante es aplicar bien lo que se viene aplicando por vía de ustedes en este momento.

Doctor Mauricio, hay que reconocerle en nombre de mi departamento lo que ha venido haciendo usted por ese Amazonas, realmente cuando le vendí a mi país que el Amazonas es de los colombianos, patrimonio intangible de la humanidad, y beneficio con inventario para esta Colombia que tanto queremos todos, gracias Congresistas porque realmente el Amazonas ha visto en nombre de este Gobierno, obras que la historia jamás de los jamases se hayan visto, inversiones por más de cuarenta y tres mil millones del Ministerio de Transporte, gracias por eso, un departamento que es de los colombianos y en los cuales se tiene que hacer soberanía.

Pero doctor Luis Alfonso, hay que cuidarnos muchísimo de aquellas empresas que se presentan y que montan aquellos famosos consorcios y que se van a aplicar aquellos famosos proyectos que licitan, y se ganan, y se les adjudican a la bajasta, y al final sacan sus beneficios de inventario, cómo lo hacen, prácticamente estafando la mano de obra, y quebrando a los pequeños empresarios y comerciantes del Amazonas, en este momento el Consorcio, este Consorcio que hizo la pista de Tarapacá, le está debiendo a mi departamento, a los indígenas de mi departamento, a las madres de mi departamento, a los empresarios de mi departamento, más de trescientos millones de pesos, no es justo, ojo con eso, el famoso consorcio Macayagua.

Y también doctor Luis Alfonso, hay que hablarle con una claridad meridiana al departamento, ese contrato de la pavimentación de la Pista Tarapacá es pavimentación o es adecuación, porque si es adecuación doctor Andrés Uriel, se le aplicó una capa asfáltica para protección de la sub-base, y en este momento ya entra en deterioro, y fueron casi tres mil millones de pesos que se le aplicaron al Aeropuerto Tarapacá y si tenemos que hacer la capa de rodamiento, tenemos que hacerla para proteger esos tres mil millones y esperemos que para la vigencia del 2005 podamos entregar estos recursos.

Doctor Mauricio. Red terciaria, Tarapacá-Leticia, 8 kilómetros, miremos qué hacemos por esta comunidad.

De igual manera, Puerto Nariño le agradece, el pueblo amazonense les agradece y decirles, le cumplieron ustedes, porque podemos decir que más del 80% de lo que aparece en el Plan Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Transporte lo ha cumplido, gracias por eso.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Para una moción de orden el Representante Jorge Carmelo Pérez.

Intervención del honorable Representante Jorge Carmelo Pérez Alvarado:

Gracias señor Presidente, es para pedir el favor, si nos anuncia la lista de las personas que estamos inscritas para saber si alcanzamos a intervenir esta noche y pedirle el favor que nos limitemos al tiempo que decretó la Mesa Directiva, que es de cinco minutos máximo Presidente. Gracias.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, yo recibí esta lista que tengo en mis manos, la voy a leer para que no haya lugar a pensar que voy a cambiarla.

Está en seguida del doctor Octavio Benjumea que acaba de intervenir, el Representante Jorge Eduardo Casabianca, el Representante Luis Antonio Serrano, el Representante Guillermo Santos, el Representante Gustavo Lanzziano, el Representante Omar Baquero, el Representante Etanislao Ortiz, el Representante Carlos Julio González, el Representante Bérner Zambrano, el Representante Luis Jairo Ibarra, el Representante Álvaro Ashton, el Representante Omar Flórez, el Representante Jorge Homero Giraldo, el Representante Milton Rodríguez, el Representante Edgar Eulises Torres, el Representante Jorge Carmelo Pérez, el Representante Francisco Pareja, el Representante Pedro Arenas, el Representante Luis Fernando Almario.

Sigue entonces en el uso de la palabra el Representante Jorge Eduardo Casabianca, por cinco minutos.

Intervención del honorable Representante Jorge Eduardo Casabianca:

Gracias señor Presidente, ante todo quiero saludar al señor Ministro Andrés Uriel, al igual que al señor Director de Invías, Mauricio Ramírez, lo mismo que al Director del INCO, y a la vez felicitar a los colegas citantes, a Gerardo Piamba y también a Buenaventura León, por este tema tan importante del cual todos tenemos que ver habida cuenta de que las vías son el desarrollo para cada uno de nuestros territorios y cada una de nuestras ciudades.

De verdad que en cuanto respecta a mi departamento, el departamento del Tolima, quiero agradecerle de verdad al Gobierno Nacional, al señor Ministro, al Director de Invías, porque en el departamento del Tolima se han visto obras muy importantes, como lo que tiene que ver con el túnel de La Línea, los viaductos de Ibagué a Cajamarca, pero también tengo

unas dudas supremamente importantes o inquietudes con respecto al Plan 2.500, al departamento del Tolima le corresponden 99 kilómetros de los cuales vemos que está muy rezagado el proyecto porque solamente se han visto realizados en un 60% dos vías, que son la de Chaparral-Ataco y Líbano-Santa Teresa, pero los proyectos que tienen que ver con Prado-Dolores-Ataco-Planadas, Chaparral-río Blanco, Cunday-Villarrica, Líbano-Villa Hermosa, Mariquita-La Victoria, se han enunciado pero hasta el momento no sabemos cuándo es que van a empezar.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo de la cual fui ponente, las metas que se fijaron, algunas se han cumplido y en eso sí tengo que agradecerle al Director de Invías con respecto a la malla vial de Ibagué, de las cuales casi está colmado el 100% del compromiso, que fueron tres mil quinientos millones de pesos del que fui ponente de ese presupuesto, pero me preocupa en cuanto a Ibagué, lo que tiene que ver la vía El Salado-Mirolindo, del cual en este momento se está haciendo la reparación, pero solamente se han garantizado 3,5 kilómetros de 7,4 kilómetros para mejorar totalmente esta vía.

Pero lo más grave es que como está cerrada la vía, entonces hay una vía paralela interna que corresponde a unos barrios internos de Ibagué que las están deteriorando la maquinaria pesada y los tractocamiones y en eso sí queremos ser claros señor Ministro, señor Director de Invías, quién va a recuperar esa malla vial, porque esa malla vial es de Ibagué pero la están es deteriorando los tractocamiones, la maquinaria pesada que está transitando, que debería transitar por la vía nacional y ahora en este momento la encontramos totalmente deteriorada.

En ese sentido sí quisiera que me diera una respuesta inmediata con respecto a esto porque el presupuesto del municipio de Ibagué muy seguramente no va a alcanzar para mejorar esta vía que va por El Salado y por Montecarlo.

Me preocupa también las carreteras nacionales como son de Castilla-Coyaima, es una vía que está totalmente deteriorada, y una carretera nacional y no se encuentra por ninguna parte ni en el Presupuesto Nacional ni en el Plan 2.500, se anunció y de verdad que estoy muy contento que la Carretera Guamo-Ortega-Chaparral, se recupere, pero sí quiero saber si esos recursos están dentro del Presupuesto Nacional, nosotros vamos a estudiar el Presupuesto Nacional y muy seguramente vamos a mirar si los recursos están o no están asignados, para darle aprobación o qué hay que hacer señor Ministro, señor Director de Invías, para que esos recursos los podamos asignar dentro del Presupuesto del 2006, para que esto sea una realidad. Lo mismo que la carretera Honda-Méndez que siempre todos los gobiernos se ha anunciado la pavimentación y nunca se ha llevado a cabo.

También me preocupa la reparación de los puentes del municipio de Honda, si bien es cierto, estos puentes fueron nacionales, pero se les entregaron señor Presidente, quisiera que me regalara dos minuticos más, para redondear el tema, estos puentes fueron nacionales, se les entregaron al departamento y al Municipio, pero se les entregaron en malas condiciones y quisiera o a través del Ministerio o a través de Invías, como Honda es un municipio que está declarado monumento nacional, por el Decreto 1192 del 76, se hiciera la reparación y el mantenimiento de estos puentes, hace poco tuvimos una catástrofe grande con el río Gualí, que se llevó una banca grande y solicitamos recursos pero nunca se vieron por parte de la Nación.

Por eso señor Presidente, quiero que por favor los altos gobernantes nos dieran respuesta con respecto a este tema trascendental, lo mismo que la doble calzada Girardot-Ibagué, bienvenido sea, estamos muy contentos muy agradecidos, estuvimos reunidos con el Presidente en Ibagué, ya se dio el visto bueno a esto, pero sí quisiéramos saber definitivamente cómo va a ser el trazo porque hubo una gran discusión con los espinalunos, si iba a pasar por el Espinal o iba a ser una variante que iba a llegar directamente a Chicoral.

En ese sentido y en ese orden de ideas señor Presidente, quisiera que me respondieran, el señor Ministro y el señor Director de Invías, para de una vez por todas dilucidar qué es lo que se va a hacer en este Gobierno el cual se va a terminar, para lo que tiene que ver con las vías del departamento del Tolima. Muchas gracias y muy amable.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante. Yo les ruego el favor de ser disciplinados con el tiempo, yo he estado la mayor parte del tiempo sentado en esas sillas pidiendo la palabra y sé lo incómodo que significa para un Congresista que le corten el sonido, no quiero recurrir a eso, pero como hay una lista bastante extensa de oradores, les ruego un poco más de disciplina con el uso del tiempo. Tiene la palabra el Representante Luis Antonio Serrano.

Intervención del honorable Representante Luis Antonio Serrano Morales:

Gracias señor Presidente. La lista de inscritos demuestra el interés que el tema de la infraestructura vial despierta en el Congreso de la República, en la Cámara de Representantes y en el país y es lógico, nos sorprende también que la mayor parte de las intervenciones incluidos los amigos del gobierno, los miembros de la oposición han reconocido el trabajo del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, en lo que se refiere al mantenimiento, mejoramiento, pavimentación, cumplimiento de los compromisos que se han adquirido con el país, con este Congreso de la República en las diferentes actividades que aquí se han desarrollado, en el tema de las audiencias públicas y en el tema del Plan Nacional de Desarrollo.

El señor Ministro nos decía en su intervención, queremos cumplir todos los compromisos con el país y aquí lo que hemos venido observando es que esos compromisos se han venido cumpliendo, en el caso del departamento del Caquetá la adjudicación ya de los contratos del Plan 2.500, que van a proceder a la pavimentación de tramos de las vías Paujil-Cartagena del Chairá, Morelia-Valparaíso, y la pavimentación de la vía Albania-Curillo, igualmente la adjudicación del contrato para la construcción del puente sobre el Río Fragua en la vía San José del Fragua-Villa Garzón, que nos va a conectar con el departamento del Putumayo hoy, viviendo una situación muy difícil doctor Guillermo Rivera, también lo acompañamos y usted sabe por qué nosotros conocemos también de primera mano cuáles son las dificultades que afrontamos en el sur del país.

Pero queremos señor Ministro y doctor Ramírez, recordarles el último compromiso que ustedes adquirieron con el departamento del Caquetá, la realización del Consejo Comunal en Puerto Rico Caquetá, y se refiere a la asignación de los recursos para el mantenimiento de la Red Vial Primaria en el Caquetá, la vía San José del Fragua-Florencia, Florencia-Puerto Rico-San Vicente que está en un avanzado deterioro como usted conoce, los recursos que le han sido asignados el año pasado, fueron recortados, por la anterior directora, doctora Alicia Naranjo, y ustedes han hecho ese compromiso en presencia del señor Presidente de la República, ante Puerto Rico, ante el Caquetá, ante el país, y esperamos que muy pronto este compromiso se pueda cumplir, porque la vía sigue deteriorándose rápidamente y es probable que algunos municipios del Caquetá, puedan incluso, quedar incomunicados, si no se procede rápidamente a intervenir esta vía.

Nosotros queremos recordarles ese compromiso, queremos igualmente señor Ministro preguntar cómo la asignación o la adjudicación de los contratos, del Plan 2.500, ha sido inferior a los recursos presupuestados, qué va a pasar con estos recursos, nosotros aspiramos a que esos recursos disponibles sean aplicados también, por ejemplo como en el caso nuestro, al mantenimiento de esa red vial primaria que se tengan en cuenta estas regiones, nos preocupa nuestro bajísimo nivel de competitividad frente a otras regiones del país, frente al Tratado de Libre Comercio, estamos lejos de los puertos del país, nuestras regiones requieren una mayor inversión y por eso venimos reclamando del gobierno que haya una especie de compensación con estas regiones.

A nosotros nos place por ejemplo escuchar cómo se asignan cantidades importantes de recursos para vías, la doble calzada, Bogotá-Girardot, la vía a Villavicencio, la vía a Ibagué, aquí se ha hablado hoy del tema de Boyacá, los TransMilenios, también es bueno que ustedes reconozcan la importancia estratégica de la Amazonia colombiana, de regiones como el Caquetá, como el Putumayo, que requieren también importantes inversiones, aquí el Director del INCO, nos expresaba que una de las estrategias es acercar esos centros de

producción a los centros de consumo, pues bien, el Caquetá es un importante productor nacional de ganado, el municipio de San Vicente del Caguán, por ejemplo, es el primer municipio productor de ganado en el país, qué importante sería señor Ministro que usted tuviera en cuenta como se lo hemos solicitado varias veces asignación de recursos también para la vía San Vicente del Caguán-Neiva, y que esta importante región del departamento del Caquetá pueda ser incorporada al desarrollo del país.

Queremos que, como usted lo ha expresado, haciendo alusión a un estudio del Banco Mundial, municipio que no pueda contar con acceso a través de vías pavimentadas, francamente no está en posibilidades de ser un municipio viable, por eso como nosotros creemos en la importancia del mejoramiento de las vías, de la pavimentación de las vías, queremos hoy aquí también solicitarle, luego de que se han adjudicado estos contratos del Plan 2.500, una mayor asignación de recursos para regiones como la nuestra, que no cuentan con recursos propios, e importantes del presupuesto como otros departamentos del país, que cuentan con recursos de regalías del petróleo, del carbón, y que con sus recursos propios pueden atender estas necesidades, por lo tanto, señor Ministro, señor Director de Invías, nuevamente reiterarles el compromiso con la Red Vial Primaria del departamento del Caquetá y la urgente asignación de los recursos para el mantenimiento de esa vía, muchas gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante por su juicio, en el uso del tiempo, tiene la palabra el Representante Guillermo Santos.

Intervención del honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín:

Gracias señor Presidente. Señor Ministro, me queda un sabor agridulce en el tema de las concesiones, me parece que es un tema que de verdad desconocer aquí que no se han dilapidado miles de millones de pesos por esa vía, es desconocer una verdad de apuño, eso es una cosa totalmente clara que el Gobierno Nacional y su Ministerio están haciendo ingentes esfuerzos para evitar que por esa vía se sigan dilapidando recursos, yo lo acepto perfectamente. Pero Ministro yo quiero a nombre de los tolimenses, de verdad reconocerle su gestión, reconocerla igualmente al señor Presidente Uribe, porque cómo desconocer lo que para el Tolima significan los túneles de La Línea, la doble calzada Bogotá-Ibagué, algo que nosotros no podemos desconocer y hay que destacarlo, sin embargo Ministro, yo quisiera preguntarle algo que a mí me preocupa hay alguna información de prensa donde la adjudicación se hizo, a una propuesta que estaba cerca de treinta y dos mil millones de pesos, por encima de la segunda, y a más de eso, Ministro, se planteaba que no se le había adjudicado a la firma con mayor experiencia, ese es un tema que de verdad en virtud a la preocupación que tenemos todos los colombianos, de las concesiones, valdría la pena poderle aclarar, no solamente al pueblo del Tolima sino a todos los colombianos.

Al señor director de Invías doctor Ramírez, quiero agradecerle públicamente a su señoría, por una decisión que tomó usted y que sería lamentable no reconocerlo aquí.

El departamento del Tolima en el Plan 2.500, va a ejecutar cien kilómetros de pavimento, el presupuesto que tiene Invías establecido por kilómetros es de quinientos millones de pesos, la propuesta que estaba haciendo el gobierno departamental estaba por setecientos millones de pesos kilómetro, y en una actitud seria frente a su condición de director de Invías, evitó que se dilapidaran cerca de veinte mil millones de pesos en el departamento del Tolima y ese reconocimiento hay que hacerlo aquí, porque es un acto de verdad, en donde se demuestra decoro, decencia y respeto por el manejo de la cosa pública, a qué bolsillo iban a parar los veinte mil millones de pesos, no sé, pero la verdad es que es algo que a nosotros nos preocupa muchísimo, sobre todo cuando en el Tolima, tenemos aún después de haber salido un fallo del Consejo de Estado, hace ya tres meses, declarando la nulidad sobre el acto de elección del gobernador, aun hoy, de manera irresponsable sigue dilapidando los recursos del departamento del Tolima.

Y una segunda cosa que me parece importante señor director de Invías, es que debo reclamarle su solidaridad, Ibagué tiene la malla vial completamente destruida, usted ha estado ayudando de manera positiva, en esa recuperación, el señor Alcalde de Ibagué, los ibaguereños todos, hemos de manifestarle nuestra voz de gratitud, pero a su vez insistirle en que debemos seguir trabajando en el propósito de devolverle las calles recuperadas a nuestra querida ciudad.

La obra señor Ministro que están adelantando entre el Salado y Mirolindo, es una obra paquidérmica señor Ministro, no vemos que eso se esté moviendo como realmente amerita la obra, es la entrada y la salida tanto del norte como para la zona de Bogotá, de todo lo que es la zona sur, del departamento del Tolima es necesario señor Ministro, que no sigamos dejando que pase el tiempo y esa obra está totalmente, diría, que frenada, Presidente yo le pido dos minutitos para redondear mi idea, pero además Ministro mire, quiero insistir y de igual manera al señor director de Invías; el municipio de Chaparral, en el departamento del Tolima es un municipio sumamente importante, es la puerta al sur del departamento del Tolima, por el tránsito de manera irresponsable, de camiones de tractocamiones acabaron con la vía Guamo-Ortega-Chaparral, en el despacho del señor Director de Invías, estuvimos, y hay una promesa, una promesa que yo quiero que usted señor Ministro la refrende para que podamos hacerle un acto de justicia a toda esa población del sur del Tolima.

En el norte tenemos una obra que me parece sumamente importante Ministro, que se la hemos venido reclamando, son dos obras sencillas, Venadillo-Santa Isabel-Mi Terruño, yo he estado permanentemente en su despacho insistiendo en la materialización de ese proyecto Ministro, usted ya se comprometió, ya están los recursos, yo necesito que eso se materialice y la vía está de Palo Cabildo-Casabianca, Ministro, que son vías de cortos tramos pero de gran importancia para la economía local, señor Presidente yo le quiero agradecer por la generosidad que ha tenido al concederme esos dos minutos adicionales. Muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Con mucho gusto señor Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Gustavo Lanzziano.

Intervención del honorable Representante Gustavo Adolfo Lanzziano Molano:

Gracias señor Presidente. Con el saludo al señor Ministro, director de Invías y al Director del INCO.

Yo voy a reducir mi intervención señor Presidente a los tres temas que tocó el debate.

Primero. A las audiencias públicas.

Segundo. A Red Terciaria, y

Tercero. La Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso. Quiero decirle señor Presidente, que yo estuve personalmente cuando el Gobierno Nacional citó a la clase parlamentaria con el fin de establecer las prioridades de los programas del presupuesto nacional, del Presupuesto de Inversión, esas Audiencias Públicas le correspondieron a Boyacá, la poca suma de treinta y tres mil millones de pesos para los cuatro años del Presidente Uribe, en esas audiencias públicas priorizamos señor director de Invías y dejamos un dinero, junto con algunos Congresistas y Alcaldes de Boyacá, la suma de mil cuatrocientos setenta millones de pesos, para la vía Sogamoso-Iza, Sogamoso-Firavitoba-Iza, vía que hasta el día de hoy, no se ha contratado después de tres años de haberse adjudicado en estas audiencias públicas.

Igualmente señor Presidente, vemos cómo el puente sobre el río Cravo para llegar al municipio de Labranza Grande, que es la única vía de penetración, o de mejor, de llegar al municipio Labranza Grande y de paso pasar por una vía a lomo de mula para Pisba y Paya que es la célebre Ruta Libertadora, también quedó en esas audiencias públicas señor Presidente, señor Ministro y hoy no está ni siquiera tenida en cuenta para el año 2005, y sí el Alcalde, los concejales, la ciudadanía con la expectativa seria de poder arreglar definitivamente ese grave problema, y no se puede decir señor Presidente, y señor Ministro que no hay el dinero, porque quedaron consagrados en esas audiencias públicas, por lo tanto, en ese punto de las audiencias públicas no se le ha cumplido a la provincia de Sugamusi, ni se le ha cumplido a la provincia de la Libertad en el departamento de Boyacá.

Pasando al tema de la Red Terciaria, es distinto señor Presidente, por el excelente manejo que le ha dado el señor Director de Invías, con el dinero que presupuestó este

Congreso de la República, en eso señor Presidente, permítame hacer énfasis, porque han aparecido magos en todos los departamentos, haciendo política y diciendo que han conseguido a motu proprio, esas Partidas, cuando la verdad real es que fue este Congreso de la República, que se preocupó por la Red Terciaria a todo, a lo largo y ancho de la República de Colombia.

Pero quiero felicitar al Director de Invías por la distribución de una forma equitativa, seria e importante, por lo menos en mi departamento de Boyacá de los 123 municipios, 102 municipios tienen la participación real y efectiva de esa red terciaria, sin priorizar, ni mejorar, sino con una fórmula matemática, tanto kilómetro inscrito, tanto dinero y cada municipio se le entregó o se le va a entregar parte de esa red terciaria.

En esta parte señor Director del INCO, de la doble calzada Briceño-Sogamoso, no estamos de acuerdo, yo agradezco el anuncio que le hacen a mi departamento en el día de hoy, pero quiero ante el país, hacer historia sobre ese contrato de concesiones. El Presidente Ernesto Samper Pizano, programó, presentó los estudios y licitó la obra, esta no es una obra nueva, es una obra atrasada y trasnochada para Boyacá, el Presidente Samper dejó la doble calzada presupuestada y dejó la doble calzada estudiada y diseñada, infortunadamente para Boyacá el Presidente Pastrana cambió las condiciones y las reglas de juego y le cambió de doble calzada a simplemente un tercer carril y un mejoramiento de vía.

No se le olvide señor Ministro que en los Consejos Comunitarios de Boyacá en especial el que se hizo en el Puente de Boyacá, donde se fraguó la libertad de Colombia, ustedes dijeron que el día siguiente comenzaba la construcción de la doble calzada Sogamoso-Briceño y eso fue el 7 de agosto del año 2004, y hoy en día no hay sino 700 metros construidos que es entre donde terminaba la doble calzada en Briceño y la cervecería Leona eso es todo lo que hay, además de una repavimentación por Tunja y un muy pequeño mejoramiento de vías entre Nobsa y Sogamoso.

Quiero decirle Ministro que no se vaya a equivocar como se equivocó el Presidente en el discurso de instalación de este Congreso, que dice que la vía es la doble calzada a Boyacá, no, yo quiero dejar constancia que la doble calzada es Briceño-la ciudad de Sogamoso, eso fue lo que se licitó, eso fue lo que se contrató, y eso es lo que esperamos todos los sogamoseños que se haga hasta la ciudad del Sol y del Acero, no es el mejoramiento de vías Ministro que están haciendo de las vías Nobsa, Puente de Gámeza-Sogamoso, no, es doble calzada desde Briceño a la ciudad de Sogamoso, a eso aspiramos los boyacenses, a eso tenemos derecho los boyacenses, eso licitaron para los boyacenses y eso necesitamos que construya este Gobierno, ya va este Gobierno, señor Ministro, a arrancar sus 4 años dentro de 15 días, y no llevamos sino 700 metros de una obra trasnochada para los boyacenses, de una obra señor Ministro que en los tres años de Gobierno del Presidente Uribe con todo el respeto y la admiración que tengo por usted, no hay sino 700 metros construidos, que es entre Briceño y la Leona, quedan por construir los otros 200 kilómetros, aspiramos Ministro que no sea esta noticia en la cual mis paisanos boyacenses deben estar en fiesta en todos los municipios, un engaño para el pueblo boyacense y en eso estaremos como hemos estado pendientes durante esos 3 años en el Congreso de la República, que se respete la voluntad de los boyacenses que se respeten las promesas que le hacen a los boyacenses porque en última instancia señor Presidente, para eso nos han elegido los boyacenses en este Congreso de la República, yo agradezco la noticia Ministro, pero estaremos muy pendientes que en este año que le queda al Gobierno de Uribe, por lo menos se formalice, se firme, se perfeccione, se eche pa'lante como dicen en Casanare este contrato, para que nosotros los boyacenses tengamos la virtud de transitar antes de que nos permite esta vida útil, por una doble calzada entre Briceño y la ciudad del Sol y el Acero, la ciudad de Sogamoso, gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Con mucho gusto señor Representante, señor Ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego ha pedido el uso de la palabra.

Intervención del señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Pido excusas para hablar desde esta curul donde tengo material de información, es importante a esta hora que todavía muchos colombianos nos ven y particularmente muchos en Boyacá, hacer aclaraciones.

Primero, el departamento más beneficiado por el Plan 2.500 y desde el principio así lo concebimos es Boyacá, con mucho más de 200 kilómetros, casi 247 de pavimentaciones en vías secundarias, en vías responsabilidad del departamento y aprovecho para responder un tema que me pidió Gerardo Piamba sobre la Contraloría, las vías secundarias y terciarias de Colombia están muy mal, pues claro, si no tienen recursos los departamentos y los municipios, si la sobretasa de la gasolina se está empleando en otra cosa, en funcionamiento, en libre destinación, si no hay recursos, por eso hicimos el plan de conectividad, y por eso este Congreso por fortuna asignó una partida importante para este año en vías terciarias.

Boyacá 247 kilómetros aparte de lo que estamos haciendo en otros sectores, por ejemplo en Miraflores y Ataquira ya hicimos 10 kilómetros, por ejemplo en dos contratos en la troncal de occidente de Boyacá, dos contratos por 25 kilómetros y 247, le doy tranquilidad, señor Representante Lanzziano, Firavitova-Iza-Sogamoso, está licitada y adjudicada ya, 15.2 kilómetros, nosotros no engañamos a nadie y todos los otros proyectos casi 20 proyectos de Boyacá por fortuna adjudicados y próximos a empezar, me voy tomar la tarea doctor Guillermo permítame voy a leer lo de Boyacá, porque Boyacá es como un sueño de los colombianos y un amor de todos, El Crucero-Aquitania, dos kilómetros, Sogamoso-Firavitova-Iza, 15.2, Soatá-Boabita-La Uvita, 20, Belén-Socha-Sácama, en la troncal de Los Libertadores 10, aparte de 10 que ya hicimos, Sote-Cómbita 3.7 que es lo que le falta, Tres Esquinas-Ráquira, le falta 1.6, ahí está, y 2 con 62 de repavimentación, Villa de Leyva-Santa Sofía 3.8, Villa de Leyva-Santa Sofía, 1.75, acceso a San José de Pare una doble calzada de acceso, Moniquirá-Santa Sofía 12 kilómetros, Troncal-Atagui, 8 con 5, Santa María-San Luis de Gaceno 20, Tenza-La Capilla 3.8, Garagoa-Las Juntas 10.4 que es todo lo que tiene, Buenavista-Simijaca 13.75, Maripí-Santa Elena 13.5, Otanche-Borbur 15 parte de los 25 que estamos haciendo en la misma zona, y para completar la doble calzada no existía, existía en promesas de campaña, existía en el papel, existía en el imaginario popular, existía en la ansiedad de conectar a Boyacá con Colombia para mostrárselo a todos los colombianos, eso no existía, nosotros encontramos un contrato de 15 infelices kilómetros de doble calzada en una variante, no en el corredor y 17 kilómetros de tercer carril, eso era lo que existía, eso es lo que está contratado, ese es el contrato, en el contrato del próximo viernes quedan 121 kilómetros entre los siguientes puntos: Sogamoso, hasta delante de Boyacá abajo de Venta Quemada, Villapinzón y la variante de Tunja que no existía y no existía en doble calzada 16 kilómetros, y doble calzada desde Tunja hasta la Y de Nobsa y par vial de la Y de Nobsa a Sogamoso, todo eso es lo que estamos arreglando, con plata, necesita recursos, nada más para el tramo en obra pública de Villapinzón-Tunja son doscientos treinta mil millones incluyendo predios, no va la variante de Tocancipá a Gachancipá para no perjudicar a los ciudadanos que tienen esos predios de doscientos mil metros cuadrados, va por el corredor actual y allá se ha avanzado algo doctor Lanzziano.

Le voy a decir qué se ha hecho, se ha rehabilitado a Ley 105, uno de los dos anillos entre la Y y Sogamoso, uno de los dos y se tiene que habilitar el otro en el par vial y hacer los intercambios para hacer las conexiones, se rehabilitó el paso de Tunja, quedó impecable con todas las dificultades con los comerciantes, y se empezó la doble calzada, en doble calzada de 16 kilómetros en Tunja llevamos 4 y medio y se hicieron como 700 metros delante de Briceño pero se ha avanzado en la rehabilitación del corredor actual, se ha avanzado más de 700 metros, pero el contrato era un contrato de 15 kilómetros de doble calzada y un alcance básico de 17 kilómetros de tercer carril.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Para un derecho de réplica muy breve Representante Lanzziano y se prepara el Representante Omar Armando Baquero.

Intervención del honorable Representante Gustavo Lanzziano Molano:

Sí señor Ministro, quiero para su información decirle que la vía Sogamoso-Iza no está

adjudicada, o si no toca que la página web que ustedes manejan la alimenten a tiempo, porque hasta hoy a las 7 de la noche que entré yo no está adjudicada, entonces yo tampoco digo mentiras.

Segunda cosa, yo tengo aquí el pliego de condiciones que me envió INCO donde la licitación pública SCO 002-2001 Briceño-Tunja-Sogamoso, minuta del contrato de concesión, ahí no hay 15 kilómetros Ministro, discúlpeme, hay es todo un contrato, que no haya tiempo aquí de leerlo, donde no hay 15 kilómetros es mucho más Ministro toca que revise el contrato, gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Representante Omar Armando Baquero, tiene usted el uso de la palabra.

Intervención del honorable Representante Omar Armando Baquero Soler:

Gracias señor Presidente, en primer lugar hay que felicitar el trabajo que viene realizando el señor Ministro de Transporte, el señor Director del Invías y el señor del INCO, y felicitar también a los citantes de este importante debate, pero señor Ministro y señores funcionarios de este Ministerio, yo quiero referirme a algunas cosas muy específicas sobre la vía Bogotá Villavicencio, sin antes agradecer lo que ustedes vienen haciendo por otras vías de mi departamento como la vía a Puerto Gaitán, que ya está adjudicada la licitación y la contratación de lo faltante de la vía San José del Guaviare, y es en el siguiente sentido.

Señor Ministro y señor Director del INCO, el Contrato 444 de 1994 debe ser revisado, eso lo hemos pedido nosotros los Congresistas y lo está pidiendo el señor Contralor General de la República en un informe que usted conoce señor Ministro porque el señor Presidente de la Asamblea del departamento del Meta se lo entregó a usted el pasado sábado en la ciudad de Villavicencio, y es que hay que revisarlo porque dentro de ese informe se encuentran casos puntuales como el siguiente: donde el Contralor General de la República lástima que hoy no vino a esta Sesión, donde él afirma que la tasa interna de retorno sobre este Contrato en este momento está desfasada en más de 6 puntos y eso es gravoso porque todo va en favor del contratista, donde el señor Contralor General de la República está informando que la ecuación contractual se ha desfasado a favor del contratista, mire señor Ministro, usted conoce esas cifras más que yo, pero lo cierto es que en esta carretera en cuanto hace relación a la concesión de Coviandes, Coviandes apenas ha invertido cerca de noventa mil millones de pesos, o pongámosle que ya haya subido a cien mil después de las cifras que tengo acá, y ha recaudado por efectos de peajes doscientos veinticuatro mil millones de pesos y por efectos del déficit que existe por el menor tráfico promedio diario, ha recaudado otros ciento diecinueve mil millones, cifras a 31 de diciembre de 2004, es decir para un total de tres cuarenta y tres mil millones de pesos a favor del contratista, cuando la inversión que se ha hecho es apenas de noventa mil millones de pesos aproximadamente, y cuando en la ejecución desde el punto de vista jurídico del contrato, apenas vamos en el 51%, entonces, cuánto va a ser la utilidad de este contratista, es bueno que se revise y yo nuevamente aquí ante esta Plenaria, pido que se revise este contrato, un contrato que por demás ha tenido más de 47 modificaciones, un contrato que se hizo no para 192 meses como usted lo dijo señor Director del INCO, sino para 182 meses de ejecución, y no para 228 que se haya prorrogado, sino en nuestro cálculo y podemos revisar esas cifras, creo que se ha prorrogado ya a 249 meses.

Nos preocupa que sobre seis mil millones de pesos que se hicieron en un tramo en las carreteras, haya sido motivo para que se haya producido una prórroga por 42 meses más a este contrato de concesión, y nos preocupa por qué, porque señor Ministro, usted lo recuerda y se lo dije en un debate que hice en agosto del año pasado, con base a los fallos de los laudos arbitrales, el Invías y el INCO y en general el Ministerio de Transporte, tiene que cancelarle a los contratistas cerca de ochenta mil millones de pesos, si por seis mil millones de pesos prorrogaron la concesión en 42 meses, y ustedes están pensando en prorrogar la concesión para pagar lo que se ordene en el laudo arbitral porque hasta ahora no han pagado, y fuera de eso los intereses moratorios, es algo que a nosotros nos preocupa.

Ministro, me agrada su franqueza cuando usted dice que no ha cumplido con la ejecución o con la terminación de las obras en los túneles, y eso es cierto y lo estamos esperando y lo reclamamos, porque hay problemas en los sistemas de seguridad de los túneles, Dios no lo quiera, se presenta un incendio dentro de esos túneles y seguramente que la situación puede ser catastrófica.

De igual manera, el tratamiento a los gases que producen los vehículos, allí no se está adecuando a la normatividad, y una cosa importante señor Ministro que a usted se le ha olvidado también, usted tiene muy buena memoria señor Ministro pero yo le quiero recordar, usted hizo un acuerdo con los transportadores del arroz, con los transportadores del ganado, y con los transportadores de combustible, que ellos no utilizan los túneles de llegada a Villavicencio, porque no se lo permiten, para que se estableciera una tarifa diferencial para estos transportadores, esto nos beneficia a todos porque disminuye los costos del transporte de la carga, y hasta este momento no se ha establecido esa tarifa diferencial en el peaje de Pipiral.

Pero quiero referirme también señor Ministro muy rápido porque el tiempo no nos alcanza, algunas cosas que se deben acometer inmediatamente en esa vía, y que tiene que ver con el funcionamiento de cosas muy sencillas y elementales, pero preocupantes, como es preguntarle a usted señor Ministro qué está pasando con los predios que adquirió el Invías o que adquirió el Ministerio de Transporte, para la ejecución de la obra y que por variación del trazado, estos predios no han podido ser recuperados, es un problema serio, se compraron predios que ahora no son utilizados en la construcción de la vía, y en cambio, por ejemplo en el sitio de Oro Perdido, allí en los límites entre Puente Quetame y Cáqueza, un solo señor tiene loco al Invías hoy al INCO, porque no han podido negociar con este señor y allí en ese sitio no se ha podido ampliar la vía, no se ha hecho absolutamente nada después de 1994, es después de 11 años de ejecución del contrato, no se ha hecho absolutamente nada y los índices de accidentalidad en este sector son grandes.

No se ha cumplido señor Ministro con los compromisos que se han adquirido con la comunidad, yo muy rápido voy a leerlos para no explicarlos, pero se han adquirido compromisos con la comunidad que tienen que ver con lo siguiente: El no cobro de peaje por la vía antigua en el paso del Boquerón, y eso no lo adquirió usted porque usted fue el que nos puso ese peaje del Boquerón dos, pero hay una carta que ya leyó aquí precisamente el Representante Buenaventura León, y en la cual el Director del Instituto de Concesiones de entonces o de la dependencia que hacía las veces del ICO, él le anunciaba a la comunidad de los sectores que si querían que no se pagara el peaje en el Boquerón uno, deberían transitar por la otra carretera y eso no se ha cumplido.

Tampoco se ha cumplido con la reubicación de los locales para los vendedores ambulantes de Cáqueza, yo no soy caqueceño pero tengo mis ancestros de Cáqueza, y allí la economía de Cáqueza está acabada porque no se ha cumplido con o que debería hacer el Invías o el INCO. Los rellenos de lotes tampoco se han hecho, no se han hecho las indemnizaciones por descoles de alcantarillas que perjudican las zonas de cultivo y de riesgo, no se han construido todos los puentes peatonales en puntos críticos, no se han reparado las viviendas afectadas por la ejecución de las obras y no se está cumpliendo con la construcción de los peajes.

Finalmente señor Ministro quiero dejarle una observación, ojo con el puente de la Estaquecá, ojo con este puente donde ustedes invirtieron dos mil millones para mejorar el problema, porque en cuanto hace relación al manejo de las aguas, no se ha hecho absolutamente nada y puede suceder que se produzca una catástrofe y este puente que con mucho lujo de detalles hicieron ustedes, no quede en servicio por derrumbes que se puedan presentar.

Y finalmente señor Ministro, queremos decirle que no queremos más cierres de la vía, Ministro, hasta cuándo, allí en esta vía donde se pagan los peajes más altos de Latinoamérica por kilómetro recorrido, no es posible que constantemente se estén haciendo cierres de la vía, mañana tenemos un nuevo cierre de la vía y esto es grave para nosotros.

Por lo demás decirle señor Ministro que desde el Congreso estamos atentos para colaborarle en lo que esté aquí en nuestro alcance, admiramos su gestión pero nosotros creemos que en cuanto hace relación a la vía Bogotá-

Villavicencio, las respuestas suyas han quedado cortas y si no lo quiere sentir que han quedado cortas, le queremos decir que falta mucho por hacer y hacer un énfasis especial en la revisión del Contrato 444, no sigamos favoreciendo a los contratistas en detrimento precisamente del Estado colombiano que está tan sufrido. Muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, nos quedan 11 oradores, doctor Mauricio Ramírez, le concedo la palabra pero le ruego absoluta brevedad, de la misma manera al resto de Congresistas para que podamos agotar el debate en su totalidad. Doctor Mauricio Ramírez.

Intervención del señor Director del Instituto Nacional de Vías, doctor Mauricio Ramírez Koppel:

Muchas gracias señor Presidente, únicamente para aclarar que la Vía Iza-Firavitoba-Sogamoso, fue adjudicada el día de hoy por un valor aproximado a cinco mil millones de pesos a la Unión Temporal Vías de Sugamuxi.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Tiene el uso de la palabra el Representante Etanislao Ortiz, por cinco minutos.

Intervención del honorable Representante Etanislao Ortiz Lara:

Gracias señor Presidente. Quiero felicitar a los colegas Representantes a la Cámara que convocaron este debate, porque es muy importante hablar de la infraestructura vial de este país, y quiero referirme específicamente al departamento de Antioquia y básicamente a la región de Urabá.

Hace aproximadamente cuatro meses, se han adjudicado unos recursos cuatro mil millones de pesos para hacerle un mantenimiento a la carretera Cañas Gordas-Mutatá, igualmente, mil millones de pesos para hacerle mantenimiento a la vía del municipio de Necoclí, al municipio de San Juan de Urabá, y señor Ministro los 25 kilómetros de carretera que se iban a pavimentar entre Turbo y Necoclí, inclusive usted me comentó en el Consejo Comunal que esa licitación estaba que salía, que se adjudicaba, y la vía de Turbo al Corregimiento del Dos, que estaba pavimentada se está deteriorando, eso ya ha generado unos accidentes, entonces hay que adjudicar unos recursos para hacerle mantenimiento a esa vía.

Y quiero agradecerle señor Ministro, en nombre del pueblo de Urabá y de Antioquia, que haya celeridad en la adjudicación de esta licitación y estos recursos, para que esta vía que la estamos esperando hace muchos años y es un compromiso del señor Presidente de la República, de dejar pavimentada la vía Turbo-Necoclí, estamos preocupados, la comunidad está muy preocupada porque ya se le está acabando el mandato al Presidente, este es el último año, y queremos aquí públicamente y que la comunidad de Urabá me está escuchando, que ustedes le respondan cuándo se va adjudicar este contrato, esta vía cuándo se va a entregar.

Y en relación con las vías terciarias de los municipios de Urabá, quiero agradecerle al doctor Mauricio Ramírez, pero también que esa celeridad en la adjudicación de estos recursos de las vías terciarias que están en la red nacional como son los municipios de Mutatá, de Chigorodó, de Carepa, de Apartadó y en Turbo lo que es la vía El dol-La Tulipa-Currulao-Nueva Antioquia, y la carretera interna de Condesa.

Igualmente ese puente de Currulao, que une los municipios de Turbo y Apartadó, se está deteriorando, y es posible que si no se hace un trabajo preventivo, se puede generar un accidente en esa vía que es muy transitada, porque por ahí transitan los productos de banano que se están exportando, pasan unos vehículos muy pesados, y en relación con el Director de INCO, como esta vía de Necoclí a San Juan de Urabá está sin pavimentar y está en unas muy malas condiciones, ver qué posibilidad hay señor Ministro de Transporte, señor Director de Invías, y señor Director de INCO, para que esta vía también se haga por concesión, porque Urabá es una Zona de frontera, tiene una vocación de exportaciones y prácticamente en este territorio lo que es Arboletes, hasta Mutatá, el fuerte de la producción pecuaria y agrícola, necesitamos tener buenas vías, porque ad portas de firmar un tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, si la fortaleza de esta región es la parte pecuaria-agrícola, y son productos generalmente perecederos y tenemos unas vías que no están en condiciones adecuadas, entonces consideramos que no vamos a poder competir.

Ahora, me preocupa, inclusive yo estuve en la Mesa de Negociaciones en Miami, esas que empezaron del 18 al 24, y el Tratado con los Estados Unidos no es tanto los aranceles, me preocupan las medidas sanitarias y fitosanitarias, y específicamente en esta región, reitero nuevamente, en un momento determinado que no existan aranceles para que estos productos de Antioquia y Urabá y en Colombia, entren al mercado de Estados Unidos, pero ellos pueden establecer unas medidas sanitarias y fitosanitarias que no van a permitir que nuestros productos entren a los mercados de los Estados Unidos.

Y en el día de hoy, radicamos el Proyecto 029, con los Representantes a la Cámara Omar Flórez, Edgar Eulises Torres, Francisco Wilson, William Ortega y el Senador Humberto Builes, que consiste en modificar el capítulo segundo, de la Ley 677 del 2001, específicamente en los artículos 18 al 25, y crear un Fondo de Desarrollo para Urabá inherente a los impuestos por ingreso de mercancía a esta zona, que según las estadísticas de la DIAN en los últimos cuatro años y medio, se recaudaron por concepto de IVA y aranceles, aproximadamente ciento trece mil millones de pesos, si estos recursos se quedaran en la zona y se aplicaran a obras sociales de infraestructura vial, nosotros con eso hubiéramos resuelto los problemas de vía y los problemas de Acueducto y Alcantarillado y saneamiento Básico. Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Julio González Villa.

Intervención del honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Señor Presidente, primero exaltar su presencia hoy en la conducción como Presidente de la sesión, un miembro de la Bancada Parlamentaria Liberal del Sur Colombiano, solidarizarnos también desde el Huila con las difíciles circunstancias que atraviesan los hermanos habitantes del departamento del Putumayo y esperar que al fin seamos capaces entre todos de subvertir este destino fatal, que la historia le ha dado al conflicto interno armado colombiano, a nuestros departamentos y la búsqueda de esa luz al final del túnel.

En 5 minutos y entendemos la premura porque todos queremos participar, sería muy difícil señor Presidente y honorables Colegas, señor Ministro, trabajar el tema que podría ser el tema central que con tanta importancia y vitalidad han formulado los honorables citantes a este debate, uno que está implícito en ello y que es totalmente tácito el tema de la evaluación histórica al asunto de las concesiones viales en Colombia, un asunto que no va a quedar resuelto hoy y que debería ser parte de un juicio histórico de responsabilidades, para la forma como han sido manejadas y no hablo señor Ministro del actual Gobierno, sino de esa herencia de esas concesiones de primera generación, los costos que se nos dicen ha tenido que pagar el mismo Gobierno al asunto del manejo específico de las garantías de tráfico y lo que siguen significando, ese es un tema honorables Colegas señor Ministro que sigue pendiente como un debate histórico que algún día esta Plenaria doctor Piamba y doctor Buenaventura tendrá que hacer, y para el caso del Huila un tema que ustedes conocen y desde mi departamento ha sido permanentemente un tema de reclamo, que en menos de 100 kilómetros existan señor Director del Instituto Nacional de Concesiones, 3 peajes, volviendo incompetitivo el centro y por supuesto el norte del departamento del Huila, yendo en contra de manera incluso aberrante contra nuestro destino, turístico como objeto fundamental de la reanimación de la economía de nuestro departamento, ahí está el tema, todavía irresuelto del peaje Neiva, las tarifas diferenciales y aquella vieja queja que tenemos sobre el peaje en Llano de la Virgen, que sigue siendo para nosotros alterante de nuestra realidad económica, de nuestra capacidad de fluido y dinámica económica.

Tenemos adicionalmente y esta es la otra parte histórica del debate Ministro y usted ya nos ha escuchado suficientemente, recientemente lo condecoramos en nuestro departamento con motivo de los 100 años y es una condecoración no fácil de adquirir, no existe lambonería en nuestro departamento, se la dimos con cariño y usted lo expresó también y así lo sintió lo que significa esa condecoración, que

los debates se terminen por convertir en una moción de aplausos, quisiéramos que también terminaran en convertirse en esa otra opción de una sana dialéctica y una buena controversia, el tema de la infraestructura de cara al Tratado de Libre Comercio y este debate finalmente por toda la visión geográfica desde las regiones honorable Representante Serrano, terminó por convertirse en un debate que posiciona a dos rondas posibles de terminación y firma de ese tratado, falta ver que opine el Congreso de la República, nosotros, en un tema de infraestructura, en un tema de desarrollo de competitividad.

Nos preocupa muchísimo la situación de la red ferroviaria del país, se nos dice que más de tres mil kilómetros solo 600 kilómetros realmente están funcionando y ellos están dedicados al transporte realmente del carbón en ese tema concesional también, se nos ha venido hablando sobre el tema de la recuperación de la navegabilidad y de los puertos intermodales y nosotros desde el Huila hablamos del río Magdalena y de nuestras opciones, realmente desde el río Magdalena y el tema fundamental de la recuperación de la malla vial que sigue siendo una de las más atrasadas curiosamente de la América Latina, con una errónea decisión tomada en los años 60, de colocar nuestros centros de producción a más de 900 kilómetros de los centros de exportación y para el sur colombiano una inmensa fatigabilidad y por supuesto inviabilidad de nuestras posibilidades de competencia.

Este es el tema que nosotros queremos tocar y es un tema que usted conoce Ministro y aquí hoy lo hablamos con el Director de Invías en una sesión que hicimos sobre el departamento del Putumayo y las soluciones inmediatas y que hoy conoce el director del tema concesional del Instituto de Concesiones, queremos trabajar ese tema y por eso nuestro departamento está excitado Ministro, con la posibilidad que se dé por fin la vía La Plata-Inzá-Totoró-Popayán, y hoy aprovechamos para que vayamos al departamento del Huila, al occidente del departamento del Huila que va a dinamizar la economía del Putumayo que hoy está muy cerca de través de Mocoa-Pitalito, hoy lamentablemente las circunstancias por todos conocidas y por supuesto Florencia-Suaza-Neiva para hacer un gran dinamizador de ese sur colombiano y acercarnos en la doble calzada Girardot-Bogotá a la producción, al sur colombiano, y al sur andino, ahora que estamos a punto de ratificar el tratado acá en Mercosur.

Por eso queremos Ministro y aprovecho la oportunidad para reiterar una invitación a una tierra que usted conoce, que yo sé que quiere, y es a que definitivamente fijemos la fecha de lanzamiento de ese macro proyecto para el desarrollo del sur colombiano, la Plata-Inzá-Totoró-Popayán y para la dinamización de nuestra economía.

Hoy finalmente hubo una marcha en el departamento del Huila, una marcha donde marcharon probablemente más de quince mil personas en la ciudad de Neiva, se denominó por la libertad y la paz y la única manera de lograrlo es con inclusión, equidad, y justicia social, y en eso ustedes Ministro se lo reconozco, han avanzado notoriamente y en nuestro departamento tiene un permanente reconocimiento, solucionemos ahora el tema de peajes y verá que se va a enmarcar en la historia del departamento al lado de los grandes porque nos soluciona un problema de competitividad, fijemos la fecha de la salida al mar y tendremos la opción adicionalmente que quede enmarcado también en la historia no solo del Huila, sino del sur colombiano que necesita tanto de esta inversión social.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Señor Representante le agradezco a usted su solidaridad permanente y en especial en estas horas difíciles con el pueblo del Putumayo, tiene el uso de la palabra el Representante Bérner Zambrano.

Intervención del honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Gracias señor Presidente, la solidaridad que he venido escuchando con el Putumayo y más concretamente con usted señor Presidente, creo que eso tiene que verse reflejado por todos nosotros y que entre otras señor Ministro y señor Director de Invías, existe esta vía que se ha mencionado de Mocoa hacía Pitalito y hoy con esas dificultades empieza a sufrir el Putumayo escasez de alimentos, no tendríamos esa dificultad si nosotros empezásemos a trabajar el proyecto que usted señor Presidente ha hecho tanta insistencia en la Comisión Segunda y nosotros los nariñenses de mucho interés también, que ha anunciado el señor Presidente en el discurso de instalación de este nuevo período la vía que tiene que ver con Pasto-Mocoa, Mocoa-Pasto, me gustaría que a esas dificultades que vive el Putumayo tengamos la oportunidad de escuchar al Ministro y al señor Director de Invías el compromiso que se tiene con esa vía en la parte que le corresponde.

Yo creo que como comentábamos con el señor Ministro de este Proyecto del Plan 2.500 me decía denominado por las miles de dificultades que ha tenido, eso es cierto, dificultades que poco a poco han venido saliendo adelante y yo he sido señor Ministro, uno de los más críticos, no incrédulos, críticos por los diferentes cambios que se han venido realizando en el transcurso desde los primeros anuncios que usted señor Ministro hizo en nuestro departamento donde se incluían unas vías y mi preocupación constante y que hoy la corroboro una vez más de las inequidades que existen, me dio una envidia sana cuando usted mencionó 216 kilómetros para Boyacá, me alegro por ellos, para Nariño no son como se mencionó aquí por parte de dos Colegas de mi departamento 116 kilómetros, no, son 91, 91 porque si incluimos la vía Barbacoas-Junín de recursos vías para la paz estaban proyectadas anteriormente nos daría los 116, pero conseguimos algo, es que inicialmente el señor Ministro mencionó unas vías, posteriormente con estos controles, con estos debates, con la insistencia nuestra de la Bancada de Nariño se logró incluir unas, muy agradecido Ministro, señor Director de Invías, por esas inclusiones de esas nuevas vías, preocupados también porque se sacó la vía Cumbal-Guachucal, preocupados también porque se disminuyó una se había anunciada de la vía Pasto-Uesaco-La Unión-Mojarras, 25 kilómetros, posteriormente quedaron contemplados 22.88, existen algunas preocupaciones en nuestra región y en muchos de ustedes también, y yo recuerdo un año atrás cuando anunciaba en una Plenaria que se les estaba exigiendo a unos departamentos, una cofinanciación de estos proyectos, traje un documento aquí a la Plenaria y eso nos sirvió para alertar que algunos departamentos se les estaba pidiendo unos recursos que era inalcanzable para ellos, posteriormente eso se fue corrigiendo, eso hace parte de las dificultades que ha tenido este Plan 2.500 que si efectivamente va por el orden de los tres mil pero hoy podemos decir van a ser una realidad, van a ser una realidad, aquí se ha anunciado, algunos, la mayoría arrancan en dos o tres meses, eso es un hecho concreto, unos se estarán terminando en 18 meses, otros en 21, en fin, será nuestro control el que de ahora en adelante nosotros vamos a tener que hacer con la preocupación que debemos tenerla presente señor Presidente y es que los recursos que se han incluido a cada uno de estos grupos definitiva-mente creemos que van a tener algunas dificultades, hay algunos sectores donde el kilometraje está presupuestado a cuatrocientos ochenta y cuatro mil pesos, otros a cuatrocientos ochenta y nueve mil, otros a quinientos setenta y siete, pero bueno, eso va a ser parte del control que nosotros vamos a tener que hacer, existía una preocupación por alguna región de mi departamento, de la vía Samaniego Túquerres que se había excluido yo quiero comentarles que no, esa vía está incluida dentro de este Plan 2.500.

Rápidamente me permito terminar señor Presidente creo que esto se logró también por el esfuerzo de la regional de Invías que aceleradamente pudo concluir algunos de los proyectos aquí enunciados que afanosamente realizaron el proyecto para que el Invías pueda incluirle los recursos y sacar adelante estos proyectos.

Me preocupa señor Presidente, y señor Director de Invías cómo podemos nosotros colaborarle en el próximo presupuesto que se viene, qué recursos van a tener para las vías secundarias, para las vías terciarias cuando aquí estamos comprometiendo recursos hasta el 2007, señor Director de Invías por aquí va a pasar un proyecto donde se están incluyendo unas vías de la red terciaria, yo quiero comentarle que a mi departamento, el departamento de Nariño, muchas vías se quedaron por fuera excluidas de las vías terciarias, es una injusticia, eso es cierto que ustedes fueron muy equitativos, a todo el departamento le dieron unos recursos para las vías terciarias, pero hay muchas vías que quedaron excluidas y yo creo que tenemos que aprovechar en estos días para que se incluyan todas las vías terciarias, no puede ser ajeno,

muchas gracias señor Presidente muy agradecido.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Luis Jairo Ibarra.

Intervención del honorable Representante Luis Jairo Ibarra Obando:

Gracias señor Presidente, estos debates de control político, dan la oportunidad para que los integrantes del Congreso de la República, expongamos nuestras inquietudes, hagamos los reclamos, pero también son una oportunidad especial para hacer los reconocimientos que sean necesarios, yo hoy quiero hacer un reconocimiento al señor Ministro de Transporte, al doctor Ramírez Director de Invías y a todo su equipo por la labor que han venido desempeñando, desde que comenzamos este período constitucional y el señor Ministro en la discusión del Plan de Desarrollo, exponía sus inquietudes en la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes, con varios compañeros comentábamos que el Ministerio del Transporte había quedado en buenas manos, y hoy estoy más que convencido como está una buena parte del Congreso y de los colombianos, que tenemos Ministro de obras Públicas, de que tenemos Director de Invías, con un equipo de colaboradores que van a sacar adelante este sector, por eso hoy, se ha anunciado la continuación de importantes obras, el comienzo de otras, y la proyección de otras que Dios mediante las sacáremos adelante en este período de Gobierno del Presidente Uribe, naturalmente que como a los demás Representantes, también me preocupa la conservación de las vías terciarias esas vías que conducen de los centros urbanos a las veredas, yo los invito a ustedes que dirigen señor Ministro, señor Director de Invías y su equipo esta actividad en el país, que ahora que estamos comenzando a estudiar el presupuesto nacional para el 2006, busquemos los recursos porque esos ochenta y seis mil millones que con el apoyo del Congreso y con la orientación de ustedes se invertirán en la conservación de las vías terciarias no son suficientes, lo hemos dicho en varias oportunidades que el Congreso está dispuesto a que busquemos otros recursos para poder llegar a esos sitios tan abandonados y apartados de nuestra patria.

En lo regional señor Ministro estamos contentos con el anuncio que usted ha hecho hoy, que a más tardar en 90 días comenzaremos la construcción de los tramos incluidos en el programa 2.500, yo sé que así va a ser, yo sé que vamos a llegar a estos sitios donde se han programado estas obras con mucho éxito y con la diligencia que todos estamos esperando.

En lo que refiere, al sur del departamento del Huila también quiero agradecerle señor Ministro y contarle que Dios mediante muy pronto estamos llegando con la carretera pavimentada hasta el municipio de San Agustín, el señor Director de Invías me ha manifestado hoy que está dispuesto a hacer una adición al actual contrato para llegar hasta el parque arqueológico, esa es una buena noticia para nosotros y es una buena noticia para los cuarenta mil turistas que nos están visitando cada año en el departamento del Huila y concretamente al parque arqueológico, esperamos este año tener sesenta mil turistas porque ya completamos hasta esta fecha los cuarenta mil que habíamos, que nos habían visitado el año pasado.

Asimismo quiero informarle a la comunidad surhuilense que gracias a la sanción de la ley del centenario de la cual soy su autor y en la cual he tenido el respaldo no solamente los Congresistas huilenses sino de todo el Congreso de la República, el señor Presidente nos ha dado una herramienta especial para comenzar a buscar los recursos y obtener la vía pavimentada para esos 4 municipios que aún continúan sin vías pavimentadas en el departamento del Huila, como son la Argentina, Saladoblanco, Oparapa y Palestina, gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Alvaro Ashton.

Intervención del honorable Representante Alvaro Ashton Giraldo:

Gracias Presidente, sin duda que aquí hemos escuchado los distintos planteamientos, la mayoría de ellos coincidentes en el mejor sentido de que el Ministerio de Transporte, la Dirección de Invías, y el Instituto de Concesiones, han venido ejerciendo una labor importante para el fortalecimiento de consolidación del desarrollo de la infraestructura vial portuaria y aeroportuaria del país.

Es una circunstancia esencialmente importante también, entender que a pesar de las afugias fiscales que este Gobierno ha tenido y el país ha venido teniendo a raíz de la crisis del pasado creciente en una figura audaz el Gobierno Nacional a través del Ministro de Transporte y el Director de Invías, ha diseñado una fórmula y una propuesta exitosa de adjudicar todas y cada una de las posibilidades de infraestructura vial al menor valor, ello ha permitido la posibilidad de atender el mayor número de kilómetros que hubiesen estado por fuera de las posibilidades de estas angustias fiscales, yo diría que antes de cuestionar a este Ministerio y a Invías, sobre la fórmula de adjudicar al menor precio o al menor valor hay que entender que fue una audaz propuesta para poder alcanzar una mayor posibilidad de responder a distintos departamentos del país, me siento en ese sentido, muy satisfecho porque a través de este mecanismo y de las vigencias futuras se pudo responder a esa expectativa, sino hubiésemos pensado todavía como muchos estaban pensando que no iba a ser sino una ilusión, una posibilidad no cierta, que de alguna manera no se iba a responder con esas expectativas que el pueblo colombiano se había formado, yo tengo el conocimiento pleno que ese cuestionamiento no es válido y felicito de verdad la audacia del Ministro y el Director de Invías en esa propuesta.

El otro elemento sustancial es que ya también estamos frente al TLC, y yo tengo que reconocer que el Gobierno del Presidente Uribe, el Ministro de Transporte y el Director de Invías se la jugaron todas en la adjudicación del canal de acceso al río Magdalena y con ello las puertas al proceso de mejoramiento de la navegabilidad, y la facilidad de la comercialización a través del río Magdalena, con el proyecto también propuesto de hacer el puente abatible el puente sobre el río Magdalena que garantizará en el futuro la posibilidad de abrir acceso y la utilización de puertos alternos en todo este proceso de desarrollo vial del río Magdalena.

Es importante también reconocer que este Gobierno ha atendido las estabilizaciones y mejoramiento de todas las playas de mi departamento y espero señor Ministro y Director de Invías que así como estamos reconociendo ese esfuerzo importante, tenemos que entender que todas las cosas no se pueden hacer de un día hacía otro, que hay algunos esfuerzos necesarios que haya que complementar, tengo el convencimiento pleno que usted el doctor Mauricio Ramírez y señor doctor Andrés Uriel Gallego, van a ser también coherentes y compatibles con ese anhelo de la Costa Atlántica y de los municipios de Puerto Colombia, Tobará, Juan de Acosta y Piojó y el mejoramiento de sus playas para poder tener una oportunidad de desarrollo turístico y oportunidad también comercial, pero eso es importante también reconocer que estos esfuerzos que el Gobierno ha venido haciendo son producto de los sacrificios, hay que ponderar el sacrificio en atención a las mejores oportunidades, a veces a uno le da por cuestionar y criticar todo y no dejar que las cosas avance, la crítica constructiva es buena, pero la crítica mal intencionada es nociva, en la mente de los colombianos hoy debe quedar suficientemente claro que en el Ministerio de Transporte, en Invías hay unos profesionales idóneos, honestos, que han hecho con sacrificio y con demasiada disposición patria, un esfuerzo para el mejoramiento de esa infraestructura y lo digo yo con autoridad moral porque hago parte de la Bancada del Partido Liberal que hemos venido haciendo oposición al Gobierno del Presidente Uribe, gracias Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Con mucho gusto honorable Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Omar Flórez Vélez.

Intervención del honorable Representante Omar Flórez Vélez:

Gracias señor Presidente, en aras de la brevedad y para aprovechar estos 5 minutos, creo que es pertinente expresar mi voz de solidaridad como antioqueño a su comunidad el Putumayo, frente a las situaciones por las que está atravesando y expresar también el llamado clamoroso a estos compatriotas que están empecinados en destruir, en crearle dificultades a una comunidad trabajadora como la de Putumayo, que valoren lo que se está haciendo en este Gobierno, esto me pone a pensar si con

esta penuria fiscal en la que estamos, por todos conocida, percibo de todas las regiones de la Patria expresadas por mis colegas satisfacción, frente a la labor desplegada por el Ministro de Transporte mi paisano, mi compañero de la Universidad de la Centenaria Facultad de Minas de la Universidad Nacional en Medellín, porque se está llevando soluciones a todas las regiones de la patria, qué tal que todo ese dinero que hoy estamos destinando a financiar la seguridad democrática, lo estuviésemos destinando a mejorar la infraestructura vial, aeroportuaria, fluvial de Colombia, pero nos obligan los terroristas y las organizaciones criminales a comprometer cuantiosos recursos del presupuesto nacional, lo tenemos que hacer porque ese fue el mandato de los colombianos, pero que sirva, que esos que están destruyendo hoy al Putumayo reflexionen, que atiendan el llamado que ha hecho este Gobierno de Unidad Nacional para que con sensatez hagan realidad sus postulados y sus predicamentos de luchar por la reivindicación del pueblo que dicen defender.

Sea la oportunidad señor Ministro como paisano que somos, felicitarlos, agradecerle igualmente por todo lo que ha hecho por toda Colombia, y en lo que hace relación a mi departamento Antioquia, simple y sencillamente aprovechar algunos mensajes que he recibido en el transcurso de este debate, desde esta tarde que quieren escucharlo de usted y del doctor Ramírez, la palabra que les dé confianza, como decía mi compañero Etanislao Ortiz, ya entramos al último año de Gobierno y en medio de la desconfianza característica de todo nuestro pueblo colombiano y particularmente el paisa, no cree sino lo que está debidamente presupuestado y firmado, entonces pongámonos las pilas en estos días que nos faltan de tal suerte que a más tardar el próximo 7 de agosto, usted y nuestro Presidente, el paisano Álvaro Uribe, le diga a la comunidad de Ebéjico, a la Comunidad de Pueblo Rico, de Urabá, de Bello con la carretera Bello, San Féliz, y todo ese plan de vías que hay contemplado en el Plan 2.500 que tengan la tranquilidad, porque están yendo enemigos y contradictores del Gobierno que deberían estar aquí, yendo a los municipios a desinformar, a crear cizaña y yo como miembro de una Bancada de Gobierno que invité a mis paisanos a votar por este Gobierno, que me siento contento como miembro del Partido Cambio Radical, que sí le estamos cumpliendo, por eso la reelección es importante, porque motiva los gobernantes a cumplir, y a propósito la reelección aprovecho esta oportunidad que me brinda señor Presidente y queridos Colegas para reiterarle a la comunidad colombiana que estamos presentando nuevamente el Proyecto de Acto Legislativo, por medio del cual debe permitirse la reelección inmediata por una sola vez de alcaldes y gobernadores, buenos alcaldes y buenos gobernadores que trabajan, y trabajan y trabajan y cumplen los programas de gobierno, tengan la certeza que se ganan la reelección, la reelección no la van a ganar gobernantes mentirosos, ineficientes, corruptos, mediocres.

Sea esa entonces la oportunidad señor Presidente, y unos segundos más, señor Ministro, me han llamado de Medellín, es mi ciudad en la cual fui Alcalde que están muy preocupados por algunas decisiones o anuncios que se han hecho, informando que se pretende tomar decisiones en la aeronáutica, encaminadas a debilitar el Aeropuerto Olaya Herrera, aprovecho esta oportunidad para darle esa tranquilidad a la comunidad medellinense. Muchas gracias y felicitaciones, qué bueno terminar estos debates con este aire de satisfacción y de complacencia, todavía falta mucho por hacer, como lo dijo el mismo Presidente aquí, pero tenemos la certeza de unos buenos funcionarios que están trabajando con dedicación, con trabajo y rectitud, como dice el slogan de nuestra Universidad de la cual somos hijos el señor Ministro y quien habla. Muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, de la misma manera le agradezco la solidaridad que aquí ha expresado con el pueblo del Putumayo. Tiene el uso de la palabra el Representante por el Valle del Cauca, Jorge Homero Giraldo, por cinco minutos.

Intervención del honorable Representante Jorge Homero Giraldo:

Muchas gracias señor Presidente, es difícil en cinco minutos esbozar lo que uno plantea sobre los proyectos 19 ó 21 del Valle del Cauca, otro punto que le voy a tocar y si no los alcanzo a exponer aquí señor Ministro se los haré llegar por escrito en compañía de Concejales y Alcaldes de los distintos municipios, en el caso del nunicipio de Zarzal y en el caso de las concesiones.

Si yo no hubiese bajado del Internet el cronograma, yo creo que mi intervención sería otra señor Ministro, sobre los proyectos que en este momento se van a realizar en el Valle del Cauca.

Todos sabemos que ese cronograma que ojala se cumpla, tiene el 27 de julio reunión con la cual se efectúa la apertura del sobre número dos, que es donde están las 19 obras para el Valle del Cauca, luego viene, el 28 de julio, observaciones que se deben presentar, luego viene, del 4 al 10 de agosto del 2005, el estudio de observaciones, del 11 de agosto del 2005 la reunión de orden de legibilidad y lo más importante dentro de los diez días siguientes, la adjudicación del contrato, por eso nos da alegría a los Vallecaucanos de saber que esa audiencia que hicimos en el 2003, señor Ministro, aquí todos aprobamos el plan de Desarrollo Nacional, y yo no voy a decir que por haber aprobado el Plan de Desarrollo, las obras de La Guajira son de Jorge Homero Giraldo, no señor, porque muchos Senadores y Representantes van a las regiones a decir que todas las obras las aprobaron ellos, no, tenemos que ser aquí elegantes, aquí tenemos que ser disciplinados y además tener ética política, aquí se gestiona y por eso hoy venimos a defender la gestión que cada uno ha hecho de estas obras que son trascendentales para el desarrollo en este caso del Valle del Cauca.

Por ejemplo, yo creo que hoy están felices y van a estar felices mis paisanos en Andalucía Valle del Cauca, mi tierra, porque van a ver por fin el anillo agrícola ecoturístico, para una región que va a unir Andalucía-Tamboral-El Salto, con Bocas de Tuluá, El Salto, Tres Esquinas, La Palmera Nariño, van a ver la gente del Tablazo, Fenicia, van a ver la gente de Tuluá, San Rafael, de Sevilla, Caicedonia, y de otras regiones importantes del departamento, por ejemplo Ginebra, La Floresta y otras regiones, que este paquete de obras por lo menos tiene un tránsito importante aquí en su Ministerio, gracias señor Ministro.

Segundo: Y es bueno decirle también a nuestros amigos, que esto se va realizar en la vigencia del 2005, 2006 y 2007, eso es bueno darle claridad a la opinión pública, por ejemplo la obra de San Rafael se va a hacer 2005, 2006, 2007, las otras solamente en el 2005, 2006 para que le quede claro al país.

La segunda parte que quiero tocarle y precisamente me llamaba el escritor Gustavo Álvarez Gardeazábal, su gran amigo señor Ministro, sobre el problema que tenemos, y si usted puede y yo sé que cuando usted quiere puede, señor Ministro, la ampliación de alguna de las concesiones en el Valle del Cauca, para realizar las variantes sobre el municipio de Tuluá y Buga la Grande, estos son los puntos negros de esa bonita doble calzada que nosotros tenemos en el Valle del Cauca, y queremos que nos ayude para que se puedan realizar estas dos obras trascendentales para estos municipios que van a gozar del progreso y el desarrollo nacional.

El caso de Zarzal señor Ministro, usted sabe que se dio en concesión La Línea férrea, por ahí pasa en el casco urbano esta línea férrea, dividiendo a la comunidad, y eso ha hecho que en este momento se presenten problemas importantes dentro de ella, le pido soluciones, habló Tulúa con el Director del INCO, dice que ya las tiene, pero no hay recursos, ayúdenos señor Ministro.

Y tercero, es las concesiones señor Ministro, mucho cuidado que no vaya a suceder como la concesión de la vía Cali-Candelaria, donde ahora el departamento estaba obligado si no fuese por una tutela que todavía está haciendo tránsito en la Corte Constitucional, de pagar treinta y dos mil millones por una obra que no se ha hecho y que no ha tenido beneficio, los Tribunales de Arbitramento que debemos de cambiar en la Ley 80, que debemos de solucionar, tienen la responsabilidad histórica, este Gobierno, de modificar esos tribunales para que no se vaya a cometer una injusticia, la quisieron hacer en el Valle del Cauca y así le puede suceder a cualquier departamento del país, no vamos a permitir que el bolsillo de los particulares se llene de los recursos del Estado, por un Tribunal de arbitramento, el 87%, según las estadísticas, siempre se falla a favor de los particulares en lesiones contra el erario público. Muchas gracias

señor Presidente y muchas gracias señor Ministro.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el honorable Representante Milton Rodríguez.

Intervención del honorable Representante Milton Rodríguez Sarmiento:

Gracias señor Presidente. Primero para reconocer de este Gobierno la preocupación que ha tenido en modernizar la infraestructura vial, en general en todo el país, particularmente en Cundinamarca son más de 200 kilómetros de vías pavimentadas que se van a realizar en los próximos dos años y medio, y valdría la pena agradecerle al Gobierno la preocupación en temas tan importantes como la troncal del Magdalena, por supuesto temas fundamentales como la vía alterna al Llano por el Guavio, en una extensión de 33 kilómetros que une buena parte de la geografía de nuestro departamento con todo el oriente colombiano, con el Meta y con el Casanare.

Por supuesto mirar que municipios alejados como Vergara, como Fosca, como La Palma se van a ver beneficiados en la pavimentación de las vías, en sus accesos principales, la repavimentación de vías fundamentales como la vía Zipaquirá-Pacho, y Bogotá-Choachí, también constituyen un avance en el tema.

De la misma manera que las grandes obras viales que se están desarrollando como la doble calzada a Girardot, que sea de paso, ya el señor Presidente anunció que también va a contar con la doble calzada de El Paso a Girardot que son cerca de siete kilómetros que venía clamando a gritos esta ciudad que es turística por excelencia en nuestro departamento, sin embargo, existe preocupación con el tema de las concesiones y tengo que registrarlo.

Particularmente en la vía de la concesión que aquí se señalaba de Briceño-Tunja-Sogamoso, se siguen presentando problemas a la altura de los municipios de Tocancipá y Gachancipá, donde ya se reactivó el peaje del Roble en los dos sentidos, pero se presentan aún dificultades con el avance de la obra que sigue siendo muy lenta y adicionalmente hay problemas con la compra de predios, aquí se señalaba con claridad cómo en una época se pagaron doscientos mil pesos por metro cuadrado y ahora se están pagando cuatro mil pesos, eso es grave si se tiene en cuenta que muchas familias van a tener que desalojar sus viviendas y salir de sus predios para darle paso a este importante proyecto, pero no van a tener unos precios justos en el reconocimiento del valor de sus tierras.

De otra parte también tengo que sentar mi voz de protesta frente a la decisión que se pretende de clausurar el Proyecto de Tobia Grande-Puerto Salgar, que es un proyecto que redime a todo el occidente de Cundinamarca, y particularmente me parece un crimen con una población como Utica que prácticamente va a quedar marginada, aislada del desarrollo.

Me parece fundamental que se revise, aquí se hacía un análisis claro sobre el tema de la conveniencia técnica, la competitividad, las características indudablemente inmejorables que presenta este proyecto respecto a la pretensión de la doble calzada por Guaduas y Honda que por la topografía y sus fallas geológicas, es un proyecto mucho más costoso y engorroso para el Estado que el proyecto de Tobia Grande-Puerto Salgar, que además ya como se anotaba aquí estaba adelantado, donde ya la Nación ha incurrido en una serie de gastos y erogaciones que no puede perder de ninguna manera el presupuesto de la Nación.

De la misma forma que el tema de Cune, que aquí lo abordaba con mucha propiedad el señor Director de Invías, quien le ha puesto la cara y ha puesto mucho interés en la solución de este problema y que se requiere como aquí se señalaba la autorización de una urgencia manifiesta para de una vez solucionar por todas un problema que amenaza a buena parte de la población.

De manera que me parece fundamental revisar esos aspectos en cuanto a la concesión que existe en el occidente del departamento en la vía que conduce hacia La Dorada y hacia Medellín, y de la misma manera expresar mi preocupación frente a lo que se viene en las concesiones del norte, hay que registrar el anuncio, el Director del INCO de continuar pronto, ya la doble calzada hasta Zipaquirá, de Chía-Cajicá-Zipaquirá, que me parece fundamental donde existe el mayor grado de accidentalidad del departamento en una vía de muchísimo tráfico vehicular, donde vamos a tener una obra muy importante, pero también manifestar la preocupación de los habitantes del municipio de Chía, que a pesar de estar a escasos kilómetros de la Capital de la República, a escasos 15 kilómetros tienen que pagar un peaje costosísimo en una ciudad dormitorio de Bogotá, por un trayecto sumamente corto que creo que es en las pocas partes del mundo donde se registra ese peaje, ahí hay una vía alterna que es la vía de Guaymaral, que valdría la pena que el Gobierno Nacional revisara este tema, para que se pudiera buscar una alternativa a esta vía que es muy importante y donde viven cerca de cien mil habitantes aledaños a la Ciudad Capital de Bogotá.

De la misma manera que solidarizarme al clamor que hacía aquí el Representante Omar Armando Baquero, con las injusticias que se han presentado en la concesión de la vía Bogotá-Villavicencio, donde indudablemente ha habido unos desequilibrios financieros bien preocupantes, donde la Nación ha perdido mucho dinero y donde la Asamblea del Departamento y las fuerzas vivas del Meta han venido reclamando, justamente que se revisen estas concesiones para que no se presenten hacia el futuro, ya que el Presidente ha anunciado una posible doble calzada entre Bogotá-Villavicencio, que además sea dicho de paso, hay que proyectarla hasta la ciudad de Granada por la importancia comercial que tiene esta zona, que no se presenten estos desequilibrios hacia el futuro, porque nada sacamos con excelentes vías pero no pueden ser a cualquier costo y con peajes impagables porque nada contribuimos al desarrollo y al turismo. Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Edgar Eulises Torres.

Intervención del honorable Representante Edgar Eulises Torres Murillo:

Gracias señor Presidente. Yo celebro la realización de este debate, los temas de infraestructura vial, portuaria, fluvial y aeroportuaria, suscitan en esta Cámara señor Ministro, mucho interés, es de los temas que aquí generan controversia porque son importantes para la provincia.

Quiero resaltar que en este Gobierno el señor Ministro de Transporte, el Director Nacional de Invías en el caso de mi departamento, han hecho mucho esfuerzo para poner en el tapete la discusión de temas importantes para la región y para mi departamento, tengo que resaltar la lucha permanente que ha tenido el señor Ministro en un tema que nosotros los chocoanos consideramos de vital importancia: La carretera al mar, ha sido unas explicaciones permanentes y señor Ministro el Chocó se lo agradece.

Igualmente decir hoy, registrar hoy que en este Gobierno hemos salido al Pacífico Colombiano por el río Baudó es bien importante, la terminación de la carretera Ismina, Puerto Nelú, es la muestra de ello y yo particularmente resalto de manera fundamental que el Ministro y el Presidente Uribe, le hayan permitido a los chocoanos y a la gente del San Juan, al Pacífico, tener una carretera que nos permite salir a tan importante región y a tan importante océano.

Igualmente señor Presidente tengo que registrar que en este Gobierno a través del Plan 2.500 nosotros hemos oído incluir las obras más importantes para el departamento, estar hablando señor Ministro y le quiero agradecer de casi cuarenta mil millones de pesos en inversión a través del Plan 2.500 es algo histórico que vale la pena resaltar señor Director Nacional de Invías, incluir 65 kilómetros de la poca red vial que tenemos en el departamento, vale la pena decírselo al Congreso de la República, el Proyecto Animas, Ismina mi región, Animas, Tadó, el Proyecto el Carmen, El Siete, la Mansa, y una región muy importante que fue tenida en cuenta señor Ministro, Bahía, Solano, El Valle, una región turística, visitada por mucha gente, creemos que vale la pena decirle al Gobierno y gracias al esfuerzo de ustedes del Ministerio y del Invías probablemente muy rápidamente se va a convertir en realidad.

Una propuesta que quiero hacer señor Ministro, ante la baja oferta de los contratistas en la adjudicación de estos recursos, han quedado más o menos unos ocho o diez mil millones de pesos en lo planteado, en el Plan 2.500, esos recursos restantes señor Director de Invías pudieran invertirse en otros proyectos para el departamento del Chocó y quiero también resaltar el esfuerzo que ha hecho el Invías el

doctor Mauricio Ramírez, el señor Ministro en el tema de las audiencias públicas, yo creo que allí también el Congreso, el Invías y el Ministerio ha hecho un gran esfuerzo, nosotros vamos a terminar con esos recursos, proyectos importantes para el departamento, pero quiero solicitarle señor director de Invías, sé que usted es una persona que quiere que esta región salga adelante, que en la vigencia de 2005, pensemos en un proyecto importante que permite desarrollar la frontera en el país, que permite desarrollar el Urabá chocoano, el proyecto que está priorizado en las audiencias públicas Ungía, Candí, con la voluntad que ustedes han tenido, que nos han demostrado y con el tesón que ustedes tienen yo creo que lo podemos sacar adelante, pero sí quiero señor Presidente resaltar lo que se está haciendo, el hecho que los chocoanos estemos soñando con la salida al Pacífico por la zona norte, es bien importante y gracias al esfuerzo de este Gobierno, ese es el anhelo de los chocoanos y nosotros aspiramos a que este año se inicie ese gran sueño de toda la gente del departamento del Chocó. Muchas gracias señor Presidente.

Y la verdad encantado de tener funcionarios de las calidades profesionales como los que hay en el Invías y en el Ministerio de Transporte.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Jorge Carmelo Pérez.

Intervención del honorable Representante Jorge Carmelo Pérez Alvarado:

Gracias señor Presidente, la verdad es que desde la orilla de la oposición que venimos liderando el Partido Liberal, tenemos que reconocer señor Ministro la labor que viene desarrollando su cartera, sobre todo a partir del momento donde vinculó funcionarios tan eficientes como el doctor Mauricio Ramírez y cuando llamó a colaborar a un hijo del departamento del Meta y del Guaviare a Juan Manuel González, la verdad es que es el único espacio importante que los llaneros del departamento del Meta tienen en el Gobierno Nacional y por eso tenemos que hacerle un reconocimiento señor Ministro.

Y manifestarle que desde cuando llegamos al Congreso hace ya algunos años por entonces terminaba el Gobierno del Presidente Gaviria e iniciaba el Gobierno del Presidente Samper, y nos dimos a la tarea con el querer de todos los llaneros de mejorar esa carretera que soñamos, iba a ser una autopista y que desafortunadamente hoy señor Ministro no es así, reconocemos el esfuerzo de los diferentes gobiernos que han apropiado recursos importantes que como usted lo decía aproximadamente mil millones de dólares, pero aún la vía no es la vía que se nos prometió entonces, porque aceptamos los Congresistas de ese momento, que las concesiones se estrenaran con la vía Bogotá-Villavicencio, e inclusive logramos modernizar nuestra infraestructura vial del departamento del Meta con las concesiones, pero la verdad es que se pagó la primiparada porque estas concesiones de Primera Generación fueron nefastas para la economía del departamento del Meta y desde luego para nosotros los usuarios, hemos hecho esfuerzos y aquí lo han señalado el doctor Omar Armando Baquero y algunos otros Colegas, en hacer debates y citaciones para que el Gobierno Nacional revise esta concesión y en especial el Contrato 444 que fue prorrogado hace apenas unos pocos meses por más de 42 meses señor Ministro, una obra que estaba proyectada para 182 meses hoy la tenemos que está programada para 270 meses y queremos señor Ministro pedirle al Gobierno Nacional que por favor no se den más prórrogas en esta concesión, porque sino no vamos a saber cuándo los llaneros y los usuarios de esta vía vamos a pagar estas importantes obras que se hicieron en la vía al Llano.

Quiero también manifestarle señor Ministro, que de la discusión de la agenda interna se ha generado la necesidad de hacer la doble calzada a Villavicencio y como se ha propuesto ojalá a Puerto López y al municipio de Granada, la competitividad regional impone que la vía al Llano no se le dé espera hasta el 2010, como ha anunciado el señor Ministro o al 2023 sino que se ejecute de manera inmediata porque sino la región del oriente del departamento del Meta va a perder competencia con las demás regiones porque aquí se ha manifestado en la noche de hoy, que se va a hacer la doble calzada Boyacá y a Ibagué y nosotros vamos a perder competitividad y por eso se hace necesario que el Llano también tenga su doble calzada.

Para terminar señor Presidente, quiero pedirle al señor Ministro y como se lo dijimos al doctor Mauricio Ramírez que la red terciaria doctor Mauricio, del departamento del Meta sea revisada, infortunadamente tan solo hay unos pocos municipios, 17 municipios de 29 que están consagrados con red terciaria y necesitamos que esos otros municipios que aún no cuentan con esa incorporación de la red terciaria se hagan de manera inmediata para que tengan los recursos necesarios para el mejoramiento de estas vías, y pedirle el favor señor Ministro, que nos ayude con el mejoramiento de la vía entre San Juan de Arama y Vistahermosa, está hecha una total trocha y de igual manera la vía entre San Juan de Arama y Mesetas que se hace necesaria para el progreso de esa importante región. Gracias señor Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante, tiene el uso de la palabra el Representante Francisco Pareja.

Intervención del honorable Representante Francisco Pareja González:

Muchas gracias señor Presidente, la verdad comienzo por lamentar de manera positiva que la política de seguridad democrática no haya llegado a su tierra señor Presidente, esos puentes de la vía Pitalito-Mocoa han sido dinamitados varias veces, en varias oportunidades como usted bien lo recuerda, lamentando mucho que eso esté ocurriendo.

Bogotá equivale a cualquier departamento del país y Bogotá le ha aportado a este país durante muchísimos años desde que yo recuerde y ya estoy bastante subido en edad, muchísimos y muchísimos recursos al comenzar este Gobierno, el Gobierno del doctor Uribe se comprometieron a entregar la cantidad de sesenta mil millones de pesos para construcción de la autopista ALO o antigua Avenida de Cundinamarca, desde la Avenida El Dorado hasta la salida de Bogotá, no tengo noticia nueva con respecto a ese dinero señor Ministro y señor Director del Invías, no tengo noticia nueva y ya llevamos 3 años de gobierno y no vemos ninguna posibilidad y esta vía debiera de construirse lo más pronto posible para que pueda empalmar con la doble calzada a Girardot y de esa manera hacer que Bogotá sea un poco más competitiva frente a esta situación de mediterraneidad que esta ciudad tiene, no es lo único, las vías no son lo único para ganar competitividad porque nos han querido hacer creer que las vías son lo único y mientras el capital humano que tenemos no lo preparemos, no dejemos escapar, no dejemos ir a los buenos colombianos, bien preparados para el exterior, de pronto sin buenos hombres, buenos colombianos bien preparados no podríamos ser competitivos y esa falacia de que solamente las vías nos garantizan la competitividad lo debo aclarar ante el país para que no nos sigamos engañando.

Bogotá debiera de merecer el mismo tratamiento, gracias a los inmensos recursos que Bogotá le aporta y le ha aportado a lo largo de tantos años al país, pero debiera de recibir el mismo tratamiento en cuanto a los 2.500 kilómetros de vías, señor Ministro, nuestros barrios las vías de nuestros barrios, las vías secundarias de Bogotá, merecen por lo menos que se le hagan 120 kilómetros de vías, así como se las están haciendo en promedio a todos los departamentos del país, dónde están señor Ministro esos 120 kilómetros de vías, el hecho de que el Alcalde de Bogotá nos la reclame o su Secretario de Obras Públicas no lo reclamen, no significa que los Congresistas de Bogotá no le hayamos preguntado en múltiples oportunidades por este tema, dónde están esos 120 kilómetros de vías entre las diferentes localidades de Bogotá, son vías secundarias, equivalentes a cualquier vía terciaria de cualquier departamento del país, dónde están esos 120 kilómetros de vías señor Ministro, y señor Director del Invías, no los veo por ninguna parte.

Pero además tampoco veo mucha transparencia en el manejo de la administración del Invías, ese contrato de sesenta y ocho mil millones de pesos que no lo aclararon bien ante la opinión pública y que gracias a la intervención de algún parlamentario se lo adjudicaron a otra firma, no lo han aclarado bien ante el país, y se van a venir una serie de demandas que van a obligar al Ministerio, seguramente a recular o a reconocer daños causados por esa licitación mal hecha, mal adjudicada por influencias al parecer desde la misma Presidencia de la República, esto no es transparencia, esta transparencia que nos están hablando no la creo

yo señor Ministro, así como no creo el cuento de la politiquería de que nos están de que tanto nos vendieron en este Gobierno, ha habido politiquería, ha habido de todo, creo señor Ministro que debieran de ir aclarando este punto de la mejor manera posible, porque creo que allí cometieron gravísimos errores y hubo manejos oscuros, muy oscuros que creo señor Ministro, no se compadecen con su.., yo sí le creo a usted en su transparencia, pero a otros funcionarios del Ministerio no, rotundamente no.

Por otro lado, ojo con el tema de los precios bajos señor Ministro, aquí en Bogotá vivimos una situación gravísima con el ICA, los famosos contratos de repavimentación de toda la ciudad que entregó el alcalde Mockus a una firma Mejicana de nombre ICA, esa firma mejicana por ganarse los contratos, los cobraba a ocho mil pesos el metro cuadrado de pavimento, mientras las otras firmas cobraban 27 y 35 y de ahí en adelante, y generó un problema serísimo de contratación y cumplimiento que afortunadamente no se le agravó demasiado al Distrito, pero que sí generó incumplimiento y dificultades para que la ciudad pudiera medio salir adelante de su dañada malla vial que tenían, esos precios bajos pueden ser peligrosos y ojalá no estén permitiendo el lavado de dineros oscuros que tanto daño le han hecho a la economía del país, muchísimas gracias señor Presidente, espero que Bogotá merezca un buen tratamiento, Bogotá lo necesita para seguir siendo el motor de desarrollo de este país, muchas gracias.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

A usted señor Representante y por último termina el Representante Luis Fernando Almario y señor Director de Invías tanto usted como el señor Ministro de Transporte tendrán la oportunidad de dar respuesta a los comentarios que han hecho los Representantes. Doctor Almario tiene usted el uso de la palabra.

Intervención del honorable Representante Luis Fernando Almario Rojas:

Sí gracias señor Presidente, en primer lugar igualmente expresarle mi solidaridad con la situación que se vive hoy en el Putumayo, e igualmente expresamos nuestra solidaridad con la fuerza pública, usted mismo sabe que está haciendo grandes esfuerzos, especialmente para evitar los daños a esa infraestructura que con tanto esfuerzo hemos luchado para que se logre hacer y que de un momento a otro desaparece causando irremediables pérdidas de tantos y tantos años de esfuerzo, igualmente proteger la vida de todos los colombianos, hace 6 y 8 meses estábamos en las mismas condiciones en el departamento de Caquetá, pero gracias a Dios hoy las cosas vienen mejorando y tenemos que reconocer igualmente la política de Seguridad Democrática, como lo digo para defender la infraestructura productiva, igualmente la vida de los colombianos.

Igualmente tenemos que reconocer y en eso no estaría de acuerdo con el honorable Representante Francisco Pareja, tenemos que reconocer la gran labor y el gran esfuerzo del señor Ministro de Transporte, igualmente de quienes hoy están dirigiendo el Instituto Nacional de Vías, igualmente de INCO, la Aeronáutica Civil, porque encuentra uno allí, una gran transparencia, una gran dedicación y una gran capacidad para desarrollar políticas serias por nuestro país, no solamente las grandes obras que siempre quienes vivimos en provincia especialmente la Otra Media Colombia, pues veíamos como se avanzaba y se invertían grandes recursos como TransMilenio y las grandes inversiones de los corredores viales centrales de nuestro país, y que nuestros departamentos difícilmente podríamos llegar con recursos importantes, por eso lo apoyamos señor Ministro, con esa gran idea y ese gran plan de pavimentar vías en todos los departamentos, sabíamos que tuvo en su momento oposición de otros y altos funcionarios del Gobierno, pero gracias a su tenacidad y al apoyo del Presidente de la República, terminó todo el Gobierno apoyando esta gran idea, nos preocupaba entonces hace un año, dos años, que de pronto no se pudiera hacer equidad en la distribución de estos recursos y tenemos que decirlo, en la pasada administración de Invías con la doctora Alicia Naranjo esa gran preocupación nos asistía a los departamentos pequeños, especialmente cuando vimos el recorte que se hizo a más de 10 departamentos en todos los recursos de mantenimiento para invertir en los grandes corredores, dejándonos desprotegidos nuestro mantenimiento, en el caso del Caquetá, fueron retirados diez mil millones de pesos del presupuesto, ocasionando daños que hoy cuestan más de sesenta mil millones de pesos, señor Ministro, pero a buena hora afortunadamente el Gobierno Nacional nombró al doctor Mauricio Ramírez, que lo conocemos de antaño y sabemos su gran preocupación por todo el país y allí hemos encontrado un gran interlocutor, una persona que se ha puesto la camiseta por Colombia, y especialmente por nuestras regiones, allí hemos encontrado toda la atención, y hoy nos encontramos de verdad satisfechos porque nuestras reclamaciones, nuestros problemas él los ha tomado como propios y allí encontramos de verdad que pueden encontrarse también todas las soluciones que necesitamos para nuestros departamentos.

Ya lo de Plan 2.500 sabemos que está contratado en la mayoría de los departamentos, el Caquetá ya está próximo a iniciarse, igualmente los recursos que se tenían para audiencias públicas también están ya en ejecución, el caso mismo de la Red Terciaria, más de cuatro mil millones de pesos también distribuidos con mucha equidad para nuestros departamentos y en eso de verdad nos sentimos satisfechos, pero teníamos el problema y la reclamación de los caqueteños con este problema de red terciaria, y allí usted lo sabe que hemos venido inclusive con citaciones del año pasado de la Comisión Cuarta reclamando y en el Consejo Comunal de Puerto Rico, pidiéndole al Gobierno la atención a esta vía y tengo que agradecerle doctor Mauricio Ramírez, cuando la semana pasada nos ha anunciado el interés y el compromiso del Gobierno no solamente de devolvernos los diez mil millones, sino más de esa cantidad para que esta carretera primaria entre San José-Florencia, San Vicente y Florencia el Calaño, incluyendo la Troncal del Hacha, pueda lograr esos recursos para su recuperación cuando hoy es una verdadera trocha, de verdad que nos sentimos satisfechos su anuncio de ir, doctor Mauricio Ramírez, al Caquetá en el próximo mes, para que podamos con todos los caqueteños encontrar el compromiso de todos para sacar adelante nuestra red vial, ojala Ministro también nos pudiera acompañar y está esa invitación abierta.

Igualmente tenemos un gran problema con la red terciaria lo sabe usted señor Ministro, pero el año pasado con el doctor Mauricio Ramírez le expresamos esa preocupación y logramos en el Congreso de la República de un presupuesto inicial de tres mil millones llegar a ochenta y seis mil millones de pesos para la red terciaria que ha servido de verdad para atender parte de esos veintisiete mil kilómetros que debe atender Invías y pertenecían a Caminos Vecinales, esperamos para este año que se aumenten recursos por lo menos a ciento cincuenta mil millones, sabemos que dentro de los espacios fiscales que presenta el Proyecto del presupuesto del Ministerio, están cerca de treinta mil millones, pero es nuestro compromiso que aquí vamos a ayudar señor Ministro y doctor Mauricio Ramírez a que lleguemos siquiera a ciento cincuenta mil millones para atender esas carreteras que como lo manifestaba estarán en la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías.

Pero igualmente expresamos en Puerto Rico otra preocupación, qué pasa con la Red Terciaria departamental y municipal, donde nuestros entes territoriales no alcanzan a hacer el mantenimiento, en el Caquetá por ejemplo, a cargo de Invías serían dos mil kilómetros y hay más de cinco mil kilómetros a cargo de los municipios del departamento con recursos verdaderamente escasos. Por eso hoy expresábamos que en este presupuesto debemos buscar igualmente por lo menos otros ciento cincuenta mil millones de pesos, por trescientos mil millones de pesos debemos luchar en este presupuesto que se avecina para el 2006, esperamos su colaboración señor Ministro, yo sé que la tendremos, igual el doctor Mauricio Ramírez, que nos hagan un análisis de las necesidades, creo que no alcanzan a quinientos mil o seiscientos mil millones de pesos, porque es superior el número de kilómetros de la Red Terciaria a cargo de los municipios del departamento que no alcanzan a atenderlo, yo sé que podemos hacer un gran equipo y solucionando, llegando por lo menos a trescientos mil millones, yo creo que podemos decir todo está cumplido, porque es tal vez lo único que nos falta de ese gran esfuerzo que está haciendo el Gobierno Nacional que pasará a la historia, lo estamos diciendo el Departamento doctor Mauricio Ramírez y señor Ministro de Transporte, que la mayor inversión por año en la historia de nuestro departamento se está es

haciendo en este Gobierno y de verdad que eso nos complace mucho porque eso es desarrollo, eso es paz y de esta manera podemos ser competitivos y buscar que nuestra economía salga adelante especialmente para que la economía ilícita comience a decrecer y podamos tener de verdad en nuestro departamento del progreso que tanto le damos y que tanto necesitamos, muchas gracias Presidente.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Con mucho gusto honorable Representante, por último se concede el uso de la palabra para que respondan los planteamientos hechos a lo largo de esta sesión al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego y al señor Director Nacional de Invías, doctor Mauricio Ramírez, quisiera abusar del tiempo y de la paciencia de ustedes apreciados Colegas, pero por el hecho de estar presidiendo esta sesión me ha impedido hacer unos comentarios muy breves que en realidad se convierten en uno solo, ustedes han expresado la solidaridad con los momentos difíciles que vivió el pueblo de Putumayo, yo quiero aprovechar este debate para pedirle tanto al señor Ministro de Transporte como al señor Director Nacional de Invías, que le expliquen a los televidentes lo que va a significar la puesta en funcionamiento del puente sobre el río Villalobos que fue destruido por la acción de los insurgentes y quisiera también que de manera muy breve le contaran a los televidentes en el Putumayo, lo que el Gobierno Nacional ha previsto para la pavimentación de la carretera que desde Mocoa conduce al Municipio de Puerto Asís.

Señor Ministro tiene usted el uso de la palabra.

Intervención del señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Destruir es muy fácil, construir muy difícil, para construir se demora uno a veces muchos años, aun obras pequeñas, el puente sobre el río Villalobos para todos los colombianos, une una carretera de mucha importancia que integra el sur del país con todo el corredor del Magdalena y una carretera de inmenso futuro que nos cupo la fortuna a nosotros de concluirla, iniciada en gobiernos pasados, nosotros hicimos el último esfuercito, entre Mocoa y Pitalito.

Una carretera que cuando esté culminada la vía al río Putumayo en Puerto Asís, y a la Frontera del Ecuador en San Miguel e integrada en la transversal al Pacífico hacía Tumaco con Pasto, va a servir para que Colombia se transforme y esa región del sur, el Putumayo, parte de Nariño, parte del Caquetá, mucho del Huila, quede distinto a lo que hemos conocido, ese puente de Villalobos tenía dos luces de 15 y de 60 metros, con una pila central, y el puente fue volado el pasado jueves.

Nosotros estamos en Colombia acostumbrados como pocos países en el mundo a estos sufrimientos y a respuesta inmediata, desde hace ya tiempos Colombia preparó a sus ingenieros del Instituto Nacional de Vías y de las regionales para responder casi inmediatamente, nos acostumbramos a tener puentes almacenados, para atender emergencias de la naturaleza y emergencias de la violencia.

Hubo récords aquí, no conocidos sino en etapas de guerras en esos países industrializados de tantas armas poderosas, de 73 puentes derribados y como aquí los mencionaron, puentes derribados sucesivamente, recuerdo cuando llegué el Puente del Pororio, a nosotros no lo tumbaron dos veces y ya lo habían tumbado dos veces en la vía al Guaviare.

Este puente, no es un puente ordinario, nosotros esos puentes que llamamos Beili, o Hamilton, o que el común de la gente le dice militares, que son ensamblados y desensamblados, que los transporta uno y los monta, tienen límites de luz por ahí de 60 metros, para el caso de Villalobos, nosotros tenemos el puente, no es un puente corriente sino que es un puente colgante, el puente está en el camión, montado. Desde las horas siguientes a la voladura, vimos cuál era el puente que necesitábamos, lo teníamos y lo montamos en el camión, para ensamblarlo con una luz de 80 metros allá, estamos esperando que estén las condiciones de seguridad apropiadas para nuestros ingenieros y obreros, para instalarlo, la instalación de ese puente tan complejo, en record, se demora 30 días, trabajando día y noche, pero en condiciones de seguridad, que con esfuerzos de nuestra tropa, de nuestras fuerzas de seguridad, vamos a tenerlas pronto, y esta mañana, a un grupo de nuestra gente, lo atacaron, murieron un oficial y un suboficial, tratando de asegurar la zona, entonces ya no es solo el puente derribado y lo que eso significa de angustia para la región en dificultades de transporte de combustible, de comestibles de los productos que produce esa zona, sino también el tema de las vidas. Pero vamos a hacer todos los esfuerzos, todos, sin arriesgar nuestra gente para montar en un tiempo record ese puente.

Los hermanos de Venezuela, tienen un puente con nosotros que es muy importante, muy para nosotros que es el puente Santander, por donde pasa casi la Economía de Norte de Santander, dos millones de toneladas hacia el Golfo de Maracaibo, en una emergencia de principio de año hubo emergencias al lado de allá, de Venezuela, al lado de acá y se fue el Puente Santander, el río Tumbó el apoyo y se derribó, fui con algunos incluso Congresistas y con el señor Gobernador y los Alcaldes, pasé al otro lado en una barquita, y le pregunté a la Guardia Civil que cómo veían la cosa, dijeron que grave, que vamos a tener que buscar otra zona que porque eso se resolvía por ahí en un año, dijimos, no nosotros podemos resolver eso en dos tres semanas, pero necesitamos la autorización de las autoridades de aquí de la zona para montar un puente, y rápidamente se consiguió, nos prestaron el servicio porque el puente es vital para nosotros más que para ellos, en dos semanas se montó y causó una gran admiración de nuestra ingeniería y un reconocimiento y respeto.

Lo mismo vamos a hacer en Villalobos y no los vamos a abandonar, pero necesitamos tener la certeza de que nuestras tropas han asegurado el sitio.

Empiezo por el doctor Francisco Pareja, un hombre que todo el Congreso lo respeta, y yo lo respeto, le agradezco sus expresiones, le agradezco, de corazón sobre la esencia y transparencia de este servidor y le doy una garantía doctor Pareja, si cree en mí, el hombre que seleccionamos y que casi presionamos para que nos aceptara el Invías, es un hombre no solo de unas capacidades técnicas y de consagración notables, aquí resaltadas en un corto período de tiempo, que se ha hecho notar y querer y respetar de toda Colombia y que ha ayudado a que este sector eche para adelante en las tareas encomendadas, sino que además de eso es un hombre absolutamente diáfano, yo le doy la garantía, y para que ese tema de ese corredor de mantenimiento no se vuelva un debate acalorado, donde las respuestas no sean reversibles, lo invito a que se tome un tinto con él despreprevenidamente de las partes, y que le dé las explicaciones, y después de esa conversación yo le recibo a usted sus explicaciones si le son satisfactorias, yo estoy seguro que lo son, porque públicamente ya las expresó en la radio, cuando fue el caso, y ya las expresó en la Contraloría, en la Procuraduría donde fue entendido. Sus explicaciones son satisfactorias para todos.

Sobre ese tema usted es un hombre muy serio, yo le ruego, por afecto, porque sé que me tiene afecto, que acepte esa reunión con él, para que eso no sea un motivo de debate aquí, sino luego de que no sean satisfactorias las explicaciones.

Y empiezo, continuando con lo suyo, cuanta razón tienen las capitales de departamento y los municipios, en reclamar el apoyo del Estado, la Ley 105, es muy sabia en muchos aspectos, no sé si proteger las inversiones del Estado por qué razón prohibió invertir al Estado, en infraestructura que no le sea de su competencia, y es así como el Estado por Ley 105 no puede invertir en vías secundarias, ni terciarias, salvo las que sean de su jurisdicción, no puede invertir en vías urbanas, ni siquiera en pasos nacionales. Ustedes aprobaron dos leyes que lo permitieron, aprobaron el Plan de Desarrollo, donde podemos invertir en vías secundarias de integración regional, aprobaron el presupuesto del año pasado para este, donde le metieron ochenta y seis mil millones de pesos, es obra de ustedes, para las vías terciarias, que anteriormente se había aprobado la Ley 336 pero en el Plan de Desarrollo también, la participación de la Nación en los desarrollos de transporte masivo de 15 ciudades y 8 proyectos.

En Bogotá hubo Audiencias Públicas y hay Plan 2.500, todo lo concentraron en un proyecto, que es el proyecto de Yomasa, a la salida el Llano, con un aporte de cuarenta y nueve mil millones de pesos, que era lo que le correspondía en Audiencias Públicas a Bogotá y de Plan 2.500.

Cuánta razón tiene usted en la ALO, en la ALO llevamos invertida la Nación, no esta administración, de dos administraciones pasadas doscientos ochenta mil millones de pesos, la

mayor parte en predios, en la reunión de esta mañana con el señor Alcalde, quedamos en un proceso que ya Mauricio había adelantado con el IDU, de participar y reabrir el proceso de la ALO, hay recursos para el año entrante, no son muchos pero reabrimos el proceso, están garantizados por ahora 15 y esperamos que sean veinte mil millones, pero esa vía es vital, vital para la integración de Bogotá y de la integración hacia Soacha, vital para los temas de competitividad, vital para el aeropuerto, que ya sacamos a licitación, y cuyo concurso arquitectónico sacamos el viernes de quinientos millones de dólares, el trasporte masivo nosotros somos aliados, ha habido dificultades, estamos atrasados en un desembolso de doscientos sesenta mil millones de pesos que necesita un Conpes, esperamos rápidamente tener, hay un desfinanciamiento de la tercera fase, segunda etapa, de 1,2 billones de pesos, tenemos que ver cómo lo resolvemos, entre todos.

La tercera fase, primera etapa, está garantizada, pero a la segunda fase le faltan unas platas, nosotros estamos jugados con el transporte masivo de Bogotá y una integración es de Gobierno Nacional y Gobierno Distrital, con las administraciones pasadas y con esta, mucho con esta.

Hay temas que Bogotá necesita adicionalmente aparte del tema de El Dorado, en el transporte masivo hay unas pretroncales que van a ayudar en algo la red alimentadora, al menos de la espina dorsal del transporte público de Bogotá, pero quiero decirle que tiene toda la razón, debiera la Nación participar en mejor forma en nuestra capital, la capital de todos los colombianos, por eso ese aeropuerto queremos que sea impecable y que provoque nuestro orgullo, y por eso exigimos que ese aeropuerto que ya tendremos ocasión de venir a comentarles en detalle, el aeropuerto que tiene también dificultades, sea lujoso, sea tecnología de punta, capacitado para diecisiete millones de pasajeros y un millón quinientas mil toneladas, y estamos de acuerdo con el Distrito Capital en que tiene que ser el motor de la ciudad región, tiene que ser un parque industrial y ambiental, además de un hop. Pero bueno, ya hablaremos de eso.

Señor Presidente encargado, por su conducto le pido a la Plenaria de la Cámara, autorización para que cuando lo consideren oportuno, ustedes que tienen obligaciones con la región, con cada región, incluyendo los de la capital, nos permitan hacer una sola cosa que no es debate, sería informarles, permítanos pasar en un tiempo que es más o menos considerable, la lista de proyectos en cada una de las modalidades que se están haciendo, con explicaciones mínimas pero cada Representante sabrá cuando leamos el proyecto qué significa para cada región, pero para que los colombianos y ustedes sepan qué ha hecho el Estado y el Estado somos los poderes públicos, permítanos eso, dénos un espacio, no los mortificamos, simplemente les leemos.

Obras fluviales, estas, Obras de protección de puertos fluviales, Pacífico, Amazonia, Orinoquia, Caribe, Centro. Obras de Colombia Profunda, estas; Obras de transporte masivo, Estas; y cualquier explicación sobre cualquier proyecto específico, brevemente se las damos. Aeropuertos, ferrocarriles, aquí va a haber un debate de ferrocarriles, que bueno, hay muchas cosas que explicar y muchas que pedir excusas. Puertos, para que nosotros sepamos qué es lo que tenemos en puertos, acabamos de hacer un seminario de Puertos que nos pidieron que lo hiciéramos el año entrante de nuevo con la ayuda de Portafolio, pero que lo volviéramos mundial, de tal calidad fue, y tales expectativas hay.

Permítanos ese espacio, nosotros venimos el sector, la aeronáutica, la Superintendencia, venimos, Caminos Vecinales en liquidación, venimos un grupo que trabajaba en lo de Colombia Profunda que era Obras Comunitarias, venimos con el Plan Colombia, venimos con otros sectores que también hacen infraestructura de la Nación, venimos con el Invías y el INCO, le presentamos un informe sin carreta, sino listado y lo vamos pasando, para que cada uno de ustedes que tiene una accioncita en cada obra, tenga una satisfacción de que están cumpliendo su deber, ayudándonos a cumplir el nuestro.

La hora es tarde, este debate ha sido de mucho interés, ha tenido una participación extraordinaria, muchos de los que intervinieron tenían otras cosas, familiares tal vez, o de sus comunidades que atender en sus llamadas y demás, pero aquí dejaron su constancia, muchas de ellas de aprecio por nuestro trabajo, de estimulo para seguirlo haciendo con amor por esta tierra, pero hay unas que no puedo dejar pasar, yo voy a pedir el acta y el sector en cuanto sea posible vamos a hacer un trabajo de responder por escrito a cada uno de los que intervinieron, se tomaron el trabajo de intervenir, de responderles por escrito nuestra percepción, lo haremos para máximo a finales de la semana entrante, pero algunas cosas les quiero decir ya dijimos algunas cositas de lo del Alo, de la vía al Llano y de TransMilenio, aquí en Bogotá falta y hay que resolver un problema y es entre la Concesión de Autonorte y la autopista norte, eso lo tenemos que resolver con el distrito capital, es calamitoso el estado, tenemos que resolverlo.

En el caso del Valle del Cauca, agradezco todavía la presencia televisiva de Gustavo Alvarez Gardeazábal, de quien me precio de ser amigo pero a quien admiramos tan infinitamente, asomo la emisión de Homero Giraldo, del tema de las variantes de Buga la Grande y Tuluá, pero adicionalmente necesitamos resolver el tema de la conexión la Paila y la Victoria porque nosotros ya empezamos y es una buena noticia Pereira, la Victoria está trabajándose en doble calzada, y queda en el Valle del Cauca, solamente ese segmento por cubrir que se está volviendo en ese esplendor de vías, más los 260 kilómetros de dobles calzadas que estamos haciendo en el Cauca y el Valle se van viendo como un lunar, una vía de buenas especificaciones se ve como un lunar y lo de Tuluá y Buga, la Grande, las variantes y el segmento hay que resolverlo y con todo gusto me apersono de eso, con el compañero Gobernador, el doctor Angelino con quien tan buenas relaciones tenemos todos y yo muy especialmente me siento orgulloso de ello.

En ese mismo sentido había una pregunta en el cuestionario sobre la doble calzada a Popayán, rigurosamente no está contemplada hoy, pero los corredores, en los 7 corredores viales de velocidad está contemplado doble calzada hasta Popayán, dentro de visión 2019 de manera progresiva, nosotros esperamos que todo eso se dé, el tema de algunas vías que preguntaba, por ejemplo Etanislao preguntaba por así de los que están, sobre Turbo-Necoclí hay un contrato en marcha de 15 kilómetros, 11 se terminaron de hacer, no está contemplado hasta el 2, está adjudicado los 25 kilómetros restantes ya están adjudicados y con eso llegamos hasta Necoclí, quedan faltando 2 kilómetros que vamos a ver como los resolvemos, no está resuelto el tema de Necoclí, San Juan de Urabá, pero tenemos que darle un mantenimiento, ahí se están aplicando unos recursos, eso de lo esencial.

Tenemos en dirección al mar, la vía al mar, me da vergüenza decirlo pero uno tiene que poner la cara, la vía al mar malas condiciones, hay en Colombia de la red nacional es la de mi tierra la vía al mar, para el año entrante estamos apropiando los recursos con el Invías tal como estamos apropiando una deuda, es cierto lo que dijo el Representante Almario sobre el corredor hacia el Caquetá, tenemos que resolver ese problema porque es infamante, y desacreditadora para nuestra gestión algunas vías, hay unas muy malas, tenemos atraso y estructuración deficiente, por ejemplo en la troncal de occidente, que es la vía que particularmente que va a Tolúviejo y Tolú, muy especialmente en la zona de Sincelejo a Tolúviejo y a San Onofre hay que poner la cara, ahí tenemos problemas y tenemos que mejorar, tenemos que mejorarlo en el corredor del antiguo Conza en el que hemos hecho esfuerzos y vamos mejorándola pero todavía hay defectos, hay muchas partes donde lo puedo decir después del reconocimiento que nos han hecho todos y que agradecemos tenemos muchos problemas todavía y hay unas vías que están faltando, en Boyacá hay un compromiso y no ha salido y va a salir, que es un compromiso muy simple que son simplemente las cunetas que complementan el esfuerzo territorial de Tierra Negra-Genesano, yo estuve en el Consejo de Genesano, allá me comprometí y la gente quedó satisfecha en un proyecto que es muy simple que son las simples cunetas, no ha salido va a salir, en los próximos días para cumplir ese compromiso que es el último que nos falta en Boyacá.

En el Valle salieron 19 proyectos pero son 21, y hay uno que es un compromiso personal mío, que tengo que honrar porque soy un Ministro de Estado, que es la vía al Aguila ese se tiene que cumplir, haré lo posible dentro de las limitaciones que tenemos, tenemos que cumplir ese compromiso.

En el Tolima no quedó Venadillo-Santa Isabel y con la comunidad había el compromiso, todos los que conocen la historia de Santa Isabel no solo que un representante de los quilates no está

aquí, pero que lo sepa del Representante Santos, no es ni siquiera de Bancada gubernamental, es un hombre independiente, todo lo que ha sufrido esa región, cuánto ha sufrido esa región de Santa Isabel toda esa región del Tolima eso de Venadillo a Santa Isabel cuánto los llevan esperando, cuántos muertos han tenido allá, cuántas tragedias, y ha dado hombres notables por su desarrollo de la violencia, y notables también por el desarrollo de su inteligencia, todos recordamos a Jacinto Cruz pero tenemos para contrarrestar a Santos, recordando tanto sufrimiento de eso, yo tenía con los compañeros de gobierno Venadillo-Santa Isabel y no está, pero eso Mauricio ayúdeme a honrar ese compromiso que ese no es de Santos y menos de Jacinto Cruz, sino de la gente que ha sufrido allá por generación y lo teníamos y no podemos despreciarlo, desde el Gobierno pasado se comprometió otro de Santa Teresa y cuánto sufrió en esas pañoleras de Santa Teresa en los finales de los 50, para qué vamos a hablar de esas cosas, pero este país ha sido de tantos sufrimientos y hoy le está tocando el Putumayo, esos compromisos hay que honrarlos porque lo otro ya va, y entonces uno se despreocupa eso ya va, pero hay otros que no van.

El de Béjico no se ha adjudicado, hay tres corredores en Antioquia doctor Omar que no se han adjudicado los otros están adjudicados, falta el del norte, falta uno del occidente que cubre el de la Sucia Béjico y cubre Pinguro-Buritica y el otro acceso a Buritica, faltan esos dos y uno en la troncal del nordeste están pendientes que los que van en primera línea de adjudicación resuelvan unas observaciones que se les hicieron de parafiscales, tienen plazo hasta el viernes, sí hasta este viernes, resuelto eso, lunes o martes deben estar adjudicados y quedamos tranquilos con eso, pero quedamos tranquilos no cuando se adjudiquen, ni siquiera cuando empiecen sino cuando termine doctor Omar.

La tercera vía al mar es un compromiso de Estado, es Las Animas-Nuquí, la semana entrante debe entregar la Universidad Tecnológica del Chocó al Ministerio del Medio Ambiente el tema, lo de Colombia profunda no los voy a dormir aquí con todo lo que hemos hecho, por ejemplo en el Pacífico que preguntaban tanto Etanislao, como Wellington Ortiz, ahí tenía el listado de 7 aeropuertos, tenía el listado como de unos 12 proyectos de obras de defensa, de muelles, de malecones en todo el Pacífico desde Chocó hasta Cauca, pero había una cosa específica que preguntaban desde Nariño-Bérner, Wellington Ortiz y creo que también se refirió a eso el doctor Enríquez Maya, que es la iluminación del aeropuerto de Pasto, en mayo estará iluminado el aeropuerto, ya el proceso de licitación está y la iluminación de la pista de Tumaco queda establecida para licitación en el 2006, está verificado, no es ni siquiera promesa ni compromiso es una condición ya con recursos establecidos para el 2006, y con eso quedarían tres aeropuertos iluminados en Nariño porque el de Ipiales tiene iluminación, ciento decirlo porque uno quisiera decir a todo sí, pero las limitaciones presupuestales son grandes, la ampliación de Ipiales no es posible pues al menos en el período asegurar, es una necesidad indudable, se requieren doce mil millones de pesos para ampliación, lo que habían propuesto de pista cruzada eso no es posible, ni es necesario, tal vez la ampliación de la pista sí convendría como aeropuerto alterno a Pasto, para evitar todos esos cierres por las condiciones meteorológicas graves que tienen.

El corredor tanto de Mocoa a Pasto como el otro al que se han referido aquí también importantes varios Congresistas entre ellos el doctor González, el doctor Ibarra, se refirió el doctor Piamba que es el corredor, que da la salida al Pacífico desde el Magdalena, La Plata-Insa-Totoró-Popayán, está en la agenda interna, nosotros pavimentamos un tramo hasta Gabriel López por el lado del Cauca, hicimos el puente de la Plata, tenemos que pavimentar la Argentina y está en el Plan 2.500 desde la Plata hasta Valencia, ese corredor es muy importante y por fortuna está en la agenda interna.

Y hablando de la agenda interna, no sé si se fatiguen sabiendo que le vamos a responder por escrito, que tal vez ya que pues algunos pocos televidentes y por respeto a ellos debería responder una por una las preguntas, pero con seriedad uno debe tomarse su tiempo para cada uno de los 5 minutos que presentó cada uno de los 27 Congresistas que intervinieron por respeto a los televidentes y a los Congresistas debería responderla en un tiempo por lo menos igual, no habría posibilidad y lo respondemos por escrito, pero hablando de agenda interna quiero referirme a eso, uno quisiera que el país fuera rico y tuviera capacidad fiscal y limitada, y que a uno no lo siguieran intimidando con espacio fiscal, déficit fiscal, fondo monetario y todas esas cosas que son los vades retums Satanás, cuando uno va a pedir recursos para infraestructura para cualquier cosa, España se gastó ochenta mil millones de dólares en los últimos 20 años y transformó el país, pero no están contentos con eso, el plan que sigue es de trescientos mil millones de euros, el plan que nosotros tenemos es muy ambicioso, esa agenda 2019 en expansión requiere diez mil millones de dólares, algunos cuando lo oyen se desmayan y es en serio, si el país no invierte diez mil millones de dólares el país no va a ser rico, nosotros tenemos que cambiar la mentalidad de seguir diseñando y construyendo como pobres para país pobre, tenemos como pobres que construir y diseñar para país rico, tal como una sola vez en la historia de la infraestructura en Colombia se concibió, que fue en el desarrollo energético hidráulico, si así no se hubiera procedido Colombia no tenía excedente de energía y este país estaría en la edad media, así tenemos que proceder en infraestructura, pero no solo en carreteras sino en todos los modos de transporte y en la intermodalidad, esos diez mil millones de dólares sin embargo no todos son del fisco, esos tienen recursos de inversiones de iniciativa privada, algunos sectores tienen recursos propios sólidos, lo que necesitamos amigos es algo que le voy a pedir otra ayuda para Colombia, no para mí, no tengo ambiciones personales, ni vanidades, es para que enfrentemos el horizonte del futuro con tranquilidad en la expansión y mantenimiento de la infraestructura, es la bolsa de la expansión y mantenimiento de la infraestructura, que ha sido prohibida por destinación específica voy a presentar a consideración del Congreso ese proyecto muy pronto, en un par de semanas espero, para que el sector de la infraestructura tenga un fondo específico de recurso múltiple, hay multitud de recursos que el sector produce, que no se emplean en la expansión de la infraestructura, hay sobretasas de combustibles, hay desmonte de subsidios de combustibles, hay peajes, hay valorización, hay especies venales, hay registros de automotores, hay rodamientos tanto para la Nación como para los territorios y si no tenemos eso no podemos asegurar los elementos futuros de todo lo que necesitamos, lo que hemos hecho nos da satisfacción sobre todo, más que por los resultados por a quién beneficia, porque yo la primera vez que estuve aquí les dije, uno tiene que preguntarle a alguien de dónde viene para saber a quien le sirve, efectivamente así tiene que ser, de Plan 2.500 beneficia a 420 municipios, están atrasados las licitaciones del Valle, del Tolima, Caldas y el César, se están desatracando, con todo beneficia a unos 420 municipios, el interés que nosotros propusimos cuando hicimos el Plan de Desarrollo era llegarle a 750 municipios cuando menos, en obras de infraestructura, vamos a poder tener al final cuando le presentemos el informe final, presencia en obras y en beneficios en algo así como 850 a 900 municipios, esa es la ilusión.

Pero lo que sigue es mucho más grande que lo que dejamos atrás, lo de conectividad vamos mejorándolo, lo de conectividad lo hemos hecho así para poner una señal, todo gobernante que llegue, todo Ministro, Director de Invías, de INCO, de Aeronáutica que vuelva tiene algo que superar y siempre superar al anterior y en la superación tiene que estar lo de integración territorial y lo arterial, y en lo arterial apenas empezamos, el Plan que sigue tiene que ser de dos mil seiscientos kilómetros de dobles calzadas, oigan eso, en un país de estos pobres es perfectamente posible tenemos que hacerlo, pero tenemos que hacerlo gradualmente, les aviso que estamos incumpliendo el compromiso de la concesión de Nariño, de Ipiales-Pasto-Chachaui, desde el puente de Rumichaca, y por qué la estamos incumpliendo ustedes me van a entender, este Proyecto lo hemos impulsado mucha gente desde la Bancada Parlamentaria y los gobernantes pasados y actuales de Nariño, hasta los agentes del Gobierno, pero una persona muy especialmente, Santiago Montenegro hijo de esa región y persona preponderante de este Gobierno, él no está aquí en Colombia, cumple misiones importantes para el país en el extranjero, entre otros uno con muy buen resultado que el día de hoy nuestra presencia en el BID, y yo sentiría vergüenza de lanzar ese proyecto y de colgar los prepliegos sin su presencia porque uno tiene que ser grato, buen compañero, solidario, correcto y ético, y él que

se la ha jugado por este proyecto no es justo que lo lancemos en su presencia, entonces vamos a quedar mal pero unos días solamente, estamos casi listos para salir con ese proyecto que es un proyecto con el que debemos cumplir en la región de Nariño.

Para el corredor Pasto-Mocoa hay esfuerzos importantes, todavía no exitosos en consecución de recursos, yo me temo que el esfuerzo que hemos hecho en la consecución del recurso con el Brasil no vaya a ser exitoso por el tipo de línea de crédito que nos están ofreciendo, pero confiemos en que la reunión próxima del Presidente Uribe y el Presidente Lula le dé luz verde a unas condiciones satisfactorias de ese crédito para que ese proyecto como tantos otros en los que ustedes nos ha ayudado, dejen ser antiguos titulares de prensa para volverse obra física en marcha, lo que falta es muy grande, no lo digo para nosotros sino para todos los que vengan, Congresistas y funcionarios, pero en este año que falta si es que la providencia y el Presidente Uribe considera que debemos seguir y nuestra condición no lo permite, vamos a pedirle muchas ayudas, para sacar una serie de proyectos muy grandes que Colombia necesita no para vanidad sino para competitividad, muchas gracias Presidente, muchas gracias a todos ustedes.

Dirige la Sesión el señor Vicepresidente (honorable Representante Guillermo Rivera Flórez):

Con mucho gusto señor Ministro, se levanta la sesión y se convoca para el martes a las 3:00 de la tarde.

Publicación de proposiciones presentadas en la presente sesión:

Proposición número 009 de 2005

(aprobada julio 27)

La Comisión Accidental para el Acuerdo Humanitario (creada en la Cámara de Representantes por Resolución 2620 del 30 de septiembre de 2003) considera ineludible, referirse al anuncio de disposición del Gobierno colombiano, de tener un encuentro directo con voceros de las Farc, en el momento y el lugar que ese grupo considere más confiable, a fin de encontrar una ruta que permita lograr la liberación de los secuestrados en poder de esa organización.

La Comisión recibe con mucho optimismo este gesto del Presidente de la República, y queda a la expectativa de que las Farc valoren esta oportunidad.

Queremos solicitar, la mayor atención y solicitud de todos los países amigos para disminuir la desconfianza y facilitar el acompañamiento internacional que pueda requerirse.

Finalmente, la Comisión pone a consideración de la plenaria de la honorable Cámara la siguiente proposición, cuya aprobación recomienda vivamente:

Proposición

La plenaria de la Cámara de Representantes saluda con optimismo la nueva puerta que se abre al proceso de paz, e insta a todos los colombianos a abandonar las posiciones extremas en favor de una rápida salida a la penosa situación de los secuestrados.

El Gobierno y las Farc, sin dilaciones, pueden allanar el camino a la celebración de un intercambio humanitario, propósito en el cual destacamos la importancia de las gestiones de la jerarquía de la Iglesia Católica y de los países amigos.

La Cámara desea recordar que están cautivos 12 diputados del departamento del Valle del Cauca, el ex Gobernador del Meta, Alan Jara, la ex Candidata Presidencial y ex Senadora Ingrid Betancourt, el ex Ministro de Desarrollo Fernando Araújo, cinco ex Congresistas y decenas de soldados, policías y ciudadanos nacionales y extranjeros. La Cámara tampoco esquiva la angustia de los familiares de los secuestrados, que han hablado sin descanso en favor del acuerdo humanitario.

La plenaria de la Cámara exhorta a tener fe en que esta nueva propuesta salga adelante, e insiste en que la liberación de los secuestrados políticos, policías, militares, niños, ancianos y civiles en general requiere del más alto sentido de la perseverancia.

William Vélez Mesa, Ricardo Arias Mora, Germán Navas Talero, Alonso Acosta Osio, Representantes.

Ernesto Mesa A.

* * *

Proposición número 010 de 2005

(aprobada julio 27)

Teniendo en cuenta que el Movimiento Político por la Unidad (del cual hacemos parte parlamentarios de diferentes países), la Corporación Generación Tercer Milenio G.T.M., apoyada por la Fundación Claritas de Argentina, y la Fundación País Tierra Prometida, entre otras organizaciones, han convocado a los jóvenes de Latinoamérica a un encuentro por la Paz de Colombia los días 8, 9 y 10 de septiembre en Bogotá, proponemos que el Congreso de la República se adhiera a la realización de este evento y la Mesa Directiva invite a los siguientes parlamentarios y dirigentes:

Diputada Luiza Erundina (Brasil)

Diputado Gustavo Fruet (Brasil)

Doctor Sergio Sergio Enrique Previdi - Presidente del Movimiento Político por la Unidad de Basil.

Bogotá, D. C., julio 27 de 2005.

Presentado por:

Wilson Borja Díaz.

Se levanta la Sesión siendo las 11:50 p.m., y convoca para el próximo martes 2 de agosto de 2005.

El Presidente,

JULIO EUGENIO GALLARDO ARCHBOLD

La Primer Vicepresidente,

SANDRA A. VELÁSQUEZ SALCEDO

El Segundo Vicepresidente,

GUILLERMO RIVERA FLÓREZ

El Secretario General,

ANGELINO LIZCANO RIVERA

El Subsecretario General,

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2005