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 XVII - Nº 840 Bogotá, D. C., viernes 21 de noviembre de 2008 EDICION DE 36 PAGINAS

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

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NUMERO 024 DE 2008

(abril 30)

Legislatura 2007-2008

Primer período

A las nueve y treinta y cuatro de la mañana (9:34 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, ordena llamar a lista y **contestan los siguientes honorables Representantes:**

Castro Caycedo José Fernando
Cotrina Néstor Homero
Giraldo Castaño Héctor Fáber
León León Buenaventura
Obando Ordóñez Pedro
Patiño Amariles Diego
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Zambrano Erazo Bérner León.

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

Alonso Acosta Osio
Espinosa Calderón Yesid
Galvis Romero Miguel
Gómez Celis Jorge Enrique
Gordon May Alberto
Granados Becerra Juan Carlos
López de Joaqui Gema
Naranjo Escobar Diego Alberto
Paz Ospina Marino
Restrepo Cuartas Jaime de Jesús.

Secretario:

Tenemos quórum deliberatorio, señor Presidente.

Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer el Orden del Día.

Secretario:

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 30 de abril de 2008

Hora: 8:00 a.m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Citación a Funcionarios Públicos.

Proposición número 015 de 2007

(Bogotá, D. C., diciembre 5)

Cítese al señor Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*, para que en Sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, que se llevará a cabo el miércoles 30 de abril de 2008, a las 8:00 a. m., explique el Concepto radicado MT-70269 emitido el 21 de noviembre de 2007 al **Proyecto de Ley 120 de 2007 Cámara,** *por medio de la cual se dictan disposiciones en relación con el transporte público colectivo*. Invítese a los Alcaldes de Santa Isabel y Venadillo (Tolima).

Así mismo indique para cuándo estaría listo el documento Conpes que busca, entre otros aspectos, migrar hacia un modelo de empresas administradoras y/o propietarias del parque automotor; este es un sistema de administración integral, estimular su democratización, responsabilizarlas del mantenimiento preventivo y correctivo que para su óptimo funcionamiento se requiere, la implementación de programas de selección, contratación y capacitación del recurso humano, nuevos mecanismos de recaudo. Medidas que deben cobijar al sistema de transporte en general y no tan solo a una modalidad

de servicio, como se pretende con el proyecto de ley mención.

Estado de los diferentes proyectos de transporte masivo en el país.

Estado y recursos asignados en las próximas vigencias presupuestales para el proyecto Autopista del Café.

Fdo. Honorables Representantes *Diego Patiño Amariles, Marino Paz Ospina, Diego Alberto Naranjo Escobar, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

Proposición número 019 de 2008

(Bogotá, D. C., marzo 5)

Cítese al señor Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*, con el fin de adelantar un debate de control político en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, el día miércoles 30 de abril de 2008, a las 8:00 a. m. Lo anterior con el objetivo de aclarar la situación e irregularidades que se vienen presentando en el Aeropuerto El Dorado y otros Aeropuertos del país, en especial en cuanto al funcionamiento de los radares, lo cual pone en riesgo la vida de los usuarios de este importante servicio.

Para los efectos de este debate, en forma oportuna se allegarán los correspondientes cuestionarios.

Fdo. Honorables Representantes *Néstor Homero Cotrina, Pedro Vicente Obando Ordóñez, Alonso Acosta Osio, Buenaventura León León.*

Cuestionario para el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

1. ¿Qué inversiones tiene proyectadas el Gobierno Nacional en los próximos cuatro años para fortalecer la Seguridad Aeronáutica, la Infraestructura Aérea, la dotación y cobertura en Sistemas de Radares, Sistemas de Ayudas de Seguridad Aeronáutica y capacitación y profesionalización de los controladores aéreos?

2. En estos mismos campos ¿cuál es la inversión prevista para los Aeropuertos del departamento de Arauca?

3. ¿Cuál es el Plan de Acción diseñado por el Ministerio, en coordinación con las demás entidades y el sector privado, para avanzar significativamente en cuanto a la seguridad aérea del país?

4. Teniendo en cuenta la importancia que tiene la infraestructura aérea de un país frente a los retos de globalización y libre comercio ¿qué políticas ha diseñado el Gobierno Nacional para superar las deficiencias que en esta materia tiene Colombia y que son ampliamente reconocidas?

5. ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio en relación con la problemática ampliamente difundida a nivel nacional sobre el Sistema de Radares en Colombia?

6. Según los documentos firmados con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), para aumentar hasta 44 aterrizajes y 44 despegues por hora en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá ¿cuándo se tiene previsto llegar a este nivel de operaciones? y ¿Cómo influirá en esta proyección los actuales trabajos de modernización que se adelantan en dicho Aeropuerto y las graves fallas detectadas en el sistema de radares?

7. Con motivo de las irregularidades presentadas en los distintos aeropuertos del país, se llevó a cabo en el año 2005 un debate citado por el entonces Representante a la Cámara Carlos Julio González Villa, hoy Senador. Como resultado de dicho debate se estableció un plan de trabajo que incluyó compromisos en seguridad aérea. En tal sentido, sírvase presentar un informe, a la fecha, sobre el cumplimiento y avances de dicho plan de trabajo.

Fdo. Honorable Representante *Néstor Homero Cotrina.*

Proposición número 022 de 2008

(Bogotá, D. C., marzo 26)

La Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, en uso de sus atribuciones legales, y

CONSIDERANDO:

Es función de la Cámara de Representantes realizar citaciones de control político sobre las gestiones de los funcionarios y el cumplimiento de los planes, programas y proyectos establecidos por el Gobierno Nacional.

Que se hace necesario conocer el estado de desarrollo de las inversiones y los planes de mejoramiento de la infraestructura básica en el sector de transporte y obras públicas en el departamento de Nariño.

PROPONE:

Cítase al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, para que en Sesión que llevará a cabo esta Célula Legislativa, el día miércoles 30 de abril de 2008, a las 8:00 a. m., absuelva el siguiente cuestionario:

Cuáles son los planes de inversión en obras públicas, que tiene programado ejecutar el Gobierno Nacional en el departamento de Nariño y cuáles son las fuentes de financiación previstas en cada una de estas obras.

Cuál es el grado de ejecución de las obras previstas en el Plan 2.500 para el departamento de Nariño, indicando el estado de avance de los contratos firmados y detallando: el número de contratos de obra y de interventoría firmados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras previstas, el concepto sobre la calidad de las mismas y una reseña sobre los problemas que se han presentado en la ejecución de estos contratos y las soluciones planteadas. Cómo se garantizará la conservación y mantenimiento de esas obras.

¿Cuáles son las acciones y obras planeadas y en ejecución en los siguientes tramos de la vía Pasto-Mocoa, Pasto-El Encano, El Encano-Santiago, Santiago-San Francisco, San Francisco-Mocoa? Indicando el número de contratos de obra y de interventoría firmados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras a ejecutar, el avance de las mismas y cómo se garantizará la conservación y mantenimiento de esas obras. Se tiene planeada la suscripción de contratos de concesión, la instalación de peajes o se financiará la conservación y mantenimiento con recursos del presupuesto nacional?

¿Cuáles son las acciones y obras planeadas y en ejecución en la vía Pasto-Tumaco? Indicando el número de contratos de obra y de interventoría fir-

mados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras a ejecutar, el avance de las mismas y cómo se garantizará la conservación y mantenimiento de esas obras. ¿Se tiene planeada la suscripción de contratos de concesión, la instalación de peajes o se financiará la conservación y mantenimiento con recursos del presupuesto nacional?

¿Cuáles son las acciones y obras planeadas y en ejecución en la vía Junín-Barbacoas. Indicando el número de contratos de obra y de interventoría firmados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras a ejecutar, el avance de las mismas y cómo se garantizarán la conservación y mantenimiento de esas obras? ¿Qué acciones concretas ha implementado el Gobierno, para garantizar la calidad y oportunidad de entrega de las obras contratadas en los últimos 4 años?

¿Cuáles son las acciones y obras planeadas y en ejecución en la vía Circunvalar al Galeras. Indicando el número de contratos de obra y de interventoría firmados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras a ejecutar, el avance de las mismas? ¿Qué ha previsto el Gobierno Nacional para garantizar la pavimentación total de esta vía? ¿Cómo se garantizará la conservación y mantenimiento de esas obras?

¿Cuáles son las acciones y obras planeadas y en ejecución en la vía Pasto-La Unión- Mojarras. Indicando el número de contratos de obra y de interventoría firmados, las fechas programadas de iniciación y terminación, el monto de las inversiones, planeadas y ejecutadas, el tipo de obras a ejecutar, el avance de las mismas? ¿Qué ha previsto el Gobierno Nacional para garantizar la pavimentación total de esta vía? ¿Cómo se garantizará la conservación y mantenimiento de esas obras?

¿Qué apropiación presupuestal existe o se tiene prevista para la pavimentación de la vía El Empate – La Unión, compromiso que públicamente adquirió el señor Presidente de la República en el Consejo Comunitario realizado en el municipio de La Unión?

La vía Rumichaca-Pasto-Chachagüí presenta de manera frecuente derrumbes, recientemente fueron afectados tramos del kilómetro 17 y el kilómetro 22, presentándose múltiples interrupciones del tráfico y afectando el normal desarrollo de las actividades económicas. Hoy el kilómetro 22 solo está habilitado en un carril. ¿Qué ha planteado el Gobierno para superar este crónico problema? ¿El operador de la concesión existente está en capacidad de atender este problema persistente? ¿Cree el Gobierno Nacional que el concesionario está en capacidad de atender eficientemente las labores de mantenimiento y conservaron de la vía? ¿Cuál es el estado de desarrollo del proyecto de construcción del túnel de Daza en esta vía?

En el tramo de la Avenida Panamericana Paso por Pasto no garantizada la construcción del trayecto conocido como Caracha-Salida al Sur, que ha previsto el Gobierno Nacional para garantizar la financiación y construcción de este tramo. ¿El Gobierno Nacional considera la construcción de una variante para desviar el tráfico pesado que circula por la zona urbana de Pasto?

El señor Ministro ha ratificado en varias oportunidades el compromiso de construir el puente de Caracha, en el municipio de Pasto. ¿Se tiene asegurada su financiación? ¿Cuál es el presupuesto previsto para esta obra y cuándo se inicia el proceso contractual y la construcción de la obra?

¿Cuál es la programación presupuestal en la presente y siguientes vigencias para el proyecto vial Espriella río Mataje, incluido en el Plan Nacional de Desarrollo y que además forma parte de los acuerdos Binacionales entre Colombia y Ecuador?

¿Por qué se contrataron las obras del Plan 2500 sin diseños y sin estudios?

¿Qué control ha ejercido el Ministerio sobre la firma que tiene la concesión vial al Aeropuerto Palonegro en el municipio de Lebrija (Santander)?

¿Qué obras ha realizado a la fecha la concesión, desde su creación?

Cítase al señor Director del Instituto de Concesiones INCO, doctor Alvaro José Soto para que absuelva el siguiente cuestionario:

¿Cuáles es el nivel de implementación del contrato de concesión de la vía Rumichaca, Pasto Chachagüí, el tipo de concesión, los derechos, las obligaciones y compromisos del concesionario? En términos de obras físicas y financieras ¿cuál es el nivel de avance de los compromisos del concesionario?

La concesión existente se autofinancia por el sistema de peajes o demanda la cofinanciación con recursos del presupuesto nacional ¿Cuál es en este caso el compromiso económico del Gobierno Nacional para los años 2008, 2009 y 2010?

¿Cuál es el comportamiento económico del peaje instalado en la vía Pasto-Chachagüí, cuál es el destino de estos recursos e informe a esta corporación si ante las persistentes solicitudes de los transportadores se ha contemplado una rebaja en las tarifas actualmente cobradas?

¿Qué otros proyectos de concesión vial se tiene previsto implementar en el departamento de Nariño en los años 2008, 2009 y 2010?

III

Cítase al señor Director del Invías, doctor Daniel García Arizabaleta para que absuelva el siguiente cuestionario:

¿Cuáles obras de construcción y mantenimiento tiene programado ejecutar el Gobierno Nacional en el departamento de Nariño en los años 2008-2009 y 2010, cuál es el estimativo de las inversiones y cuáles son las fuentes de financiamiento?

¿Qué estrategias tiene el Gobierno Nacional para garantizar la terminación completa de las vías actualmente inconclusas: Pasto-La Unión-Mojarras; circunvalar al Volcán Galeras; Daza-Buesaco, Avenida Panamericana (Paso de por Pasto), Junín-Barbacoas-Túquerres- Samaniego?

¿Cuándo se inician las obras de construcción de la variante Pasto-Chachagüí, qué acciones específicas se han adelantado para iniciar este proyecto, cuáles son las fuentes previstas de financiación, cuál es su monto de las inversiones y cuándo se estima que estarán terminadas las obras?

¿Cuál es el avance de las obras de mejoramiento y pavimentación del trayecto El Encano- Santiago? ¿Cuándo se abre la licitación para la ampliación, mejoramiento y repavimentación de la vía Pasto–El Encano, puesto que actualmente solo se realizan obras de repareo?

¿En qué nivel se encuentran los estudios técnicos de la variante San Francisco-Mocoa y qué avances existen con relación al crédito que se necesita para financiar su ejecución?

Invítese al señor ministro de Hacienda y Crédito Público, a la señora Directora del Departamento Nacional de Planeación, a los señores Gobernadores y Secretarios de Infraestructura Departamentales, como también al señor Alcalde de Pasto, doctor Eduardo Alvarado.

Fdo. Honorables Representantes *Bérner León Zambrano Erazo, Pedro Vicente Obando Ordóñez, Gema López de Joaqui, Héctor Fáber Giraldo Castaño, Jorge Gómez Celis.*

Conforme a la proposición aprobada por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes la cual conlleva a la citación del señor Ministro de Transporte, Director de Invías y Director del Instituto de Concesiones INCO y Directora de Planeación Nacional, me permito adicionar el siguiente cuestionario:

Cuestionario aditivo para el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao

Considerando que el Plan 2500 se estructuró financieramente con base en el documento Conpes 3352 del 2 de mayo de 2005, autorizando este a la Nación la realización de empréstitos externos con la Banca multilateral hasta por US$782,84 millones, acción que la realizó el Ministerio de Hacienda con la Corporación Andina de Fomento CAF para un periodo de doce años complementado con recursos de la Nación comprometiendo para ello hasta por $1.8 billones de pesos, con base en estos documentos, indicar cuáles han sido los pagos efectuados desde el 2005 hasta diciembre de 2007 discriminados por aportes realizados por concepto de crédito CAF y por contrapartida Nacional.

Teniendo en cuenta que los recursos ya mencionados se invertirían en la ejecución de proyectos del programa de infraestructura para el Desarrollo Regional, cuáles fueron los criterios de priorización de las vías, y si de estas se tenían tanto los estudios como los proyectos correspondientes y por ende la cuantificación de los mismos.

Para el Departamento del Cauca se priorizaron seis proyectos:

Estrecho – Balboa	19.70 km	11.160 millones - financiación
Palo – Toribí – Jambaló	23.50 km	15.275 millones - financiación
Rosas – La Sierra	11.00 km	7.150 millones - financiación
Piendamó – Silvia	25.00 km	7.500 millones - financiación
Morales – Suárez – La Toma	20.00 km	13.000 millones - financiación
Boquerón – Bolívar	Mantenimiento	550 millones - financiación

Indicar cómo se desarrolló el proceso precontractual, contractual y poscontractual en estos proyectos, si alguno se ha liquidado anexar acta.

Indicar si los 99.20 km a la fecha han sido contratados, cuál es el avance de la obra en km especificando cada contrato, el valor cancelado y lo adeudado en cada uno.

Igualmente si el rubro de $550.000.000 asignado para la vía Boquerón–Bolívar se destinaba solo a mantenimiento, indicar el tramo y/o acción correspondiente de la inversión toda vez que esta vía se encuentra hoy en completo deterioro.

Anexar copia de los seis contratos mencionados y otrosí, si los hubiere.

4. Cuál es el avance a la fecha en la ejecución del Plan 2500 y cuál es la proporción de los recursos cancelados por el mismo.

Cuestionario aditivo para el señor Director del Instituto Nacional de Vías - Invías

1. Conforme al Contrato de Concesión para la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de La Maya Vial del Valle del Cauca y Cauca celebrado entre el Instituto Nacional de Vías y la Unión Temporal desarrollo Vial del Valle del Cauca y del Cauca, de manera concreta establecer si la obligación del concesionario de operar y mantener todos los tramos el proyecto debidamente rehabilitados y/o construidos, prestar los recursos mantener la transitabilidad y en general operar el proyecto dentro de los parámetros establecidos en el Contrato, especialmente lo previsto en las especificaciones técnicas de operación y mantenimiento, ha sido efectiva en lo que se refiere al departamento del Cauca indicando específicamente los tramos compromiso de acuerdo con el cronograma presentado por el concesionario al interventor en los términos de la cláusula 34 del Contrato.

2. Si el valor estimado del Contrato en suma agregada es de $386.919.000.000 producto de los recaudos de peaje, compensaciones derivados del mantenimiento del valor de las tarifas de peajes y demás compensaciones, y qué rubro corresponde al Cauca respecto de sus estaciones de Tunia y Villa Rica con cobro en doble sentido, especificando el valor correspondiente al interventor y estableciendo los valores de liquidación semestral de los ingresos del peaje.

Así mismo determinar y sustentar si dicho recaudo ha sido compensado en obras y/o mantenimiento de los tramos o algunas revisiones han sido objetadas por Invías, indicando las razones de las mismas.

Fdo. honorable Representante *Gema López de Joaqui.*

Cuestionario aditivo a la Proposición número 022, del 26 de marzo de 2008, para el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao; Director de Invías, doctor Daniel García Arizabaleta y el Director de INCO, doctor Alvaro José Soto.

(Bogotá, D. C., 7 de abril de 2008)

Desde el Consejo Comunal realizado en Tibú el 7 de mayo de 2005, el realizado en Pamplona el 25 de marzo de 2006 y el realizado en Cúcuta el 21 de noviembre de 2006, se ha manifestado la inversión de una partida de 50 mil millones para empezar la recuperación de la vía Tibú–El Tarra–Convención–La Mata, vía que tiene un costo aproximado de 200 mil millones, y que se incluyó dentro del alcance progresivo de la concesión área metropolitana Cúcuta y Norte de Santander, en ese momento se dijo que para iniciar lo más pronto posible estas obras, el Invías que cuenta con los 50 mil millones, los trasladará al INCO para ser ejecutados por el adjudicatario de la concesión. ¿Fueron trasladados los

recursos a INCO? ¿INCO le trasladó los recursos al concesionario? ¿Cuándo empiezan las obras?

Qué inversiones se tienen previstas en el año 2008 para la vía Cúcuta – Sardianata – Alto el pozo – Ocaña – Aguaclara, la vía Ocaña – Convención y la vía Cúcuta – Puerto Santander.

¿Cómo va el proyecto de la doble calzada Cúcuta – Pamplona – Bucaramanga?

¿Qué inversiones se tienen previstas para la vía troncal Central del Norte?

Fdo. honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

III

Anuncio de Proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8º del Acto Legislativo número 01, del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas Ponencias para Primer Debate, en la próxima Sesión.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes.

El Presidente,

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

El Vicepresidente,

Néstor Homero Cotrina.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

Leído el Orden del Día señor Presidente, cuando tenga el quórum decisorio la Secretaría se lo hará saber oportunamente.

Presidente:

Gracias señor Secretario, empezaremos el debate una vez tengamos el quórum decisorio aprobaremos el Orden del Día, el debate lo organizaremos de esta manera:

Primero intervendrán los citantes, deberíamos aprovechar este espacio acá con el Ministro de Transporte para hacerle unas preguntas muy puntuales sobre todo el desarrollo de la infraestructura en nuestro país, tema importante en estos momentos que el país tiene un alto crecimiento que nos estamos preparando para ser un país más competitivo y productivo y de la misma forma para informarles a toda la teleaudiencia y al país los grandes desarrollos que en materia de infraestructura viene teniendo el país.

Secretario:

Perdón señor Presidente, la Secretaría se permite informar que con la presencia del doctor Juan Carlos Granados Becerra tenemos quórum decisorio, señor Presidente.

Presidente:

Se somete a consideración el Orden del Día leído, sigue en discusión el Orden del Día, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

Secretario:

Aprobado señor Presidente.

Presidente:

Enseguida de los citantes declararemos una sesión informal para algunos alcaldes que fueron invitados y después hablará el Ministro de Transporte y al final haremos el debate. Este importante debate tiene tres temas fundamentales, el primer tema tiene que ver con un documento Conpes que está en elaboración sobre la estructuración para el transporte público de pasajeros donde se busca migrar hacia un modelo de empresas administradoras y propietarias del parque automotor.

El segundo punto, tiene que ver con el estado de los diferentes proyectos de transporte masivo, en este tema señor Ministro le pediría a usted además del informe que nos presenta acá en el cuestionario que usted responde, que nos diga ¿cómo avanza el sistema de transporte masivo del municipio de Cúcuta?

Y el tercer gran tema, tiene que ver con los planes de inversión en obras públicas que tiene programado el Gobierno Nacional y es fundamental que se conozca y el país conozca si existen las fuentes de financiación si realmente hay la plata para acometer estas importantes inversiones, ahí hay dos temas importantes, uno tiene que ver con las vías de interconexión que están a cargo de Invías y que se han anunciado unas importantes inversiones y de la misma forma las vías de competitividad que se nos informe también ¿como viene este trabajo de las vías de competitividad y en el avance del Plan 2.500? que vemos nosotros que ha cogido un mejor rumbo y se ha avanzado considerablemente en este Plan 2.500. También queremos conocer cómo va el proceso del crédito que se aprobó en el Plan Nacional de Desarrollo, como el Gobierno Nacional se dedicará a las vías de conectividad y competitividad, los departamentos tienen la gran esperanza que a través de este crédito se puedan seguir desarrollando las vías terciarias y las vías secundarias que son necesarias para enrumbar este país en este proceso de desarrollo, si bien es cierto dentro del cuestionario se habla de unos casos especiales, especialmente los casos de Nariño, de Norte de Santander en donde se ha avanzado significativamente en cada una de las arterias viales que conectan este departamento con el país, con los diferentes puertos y de la misma forma con Arauca, señor Ministro queremos también conocer y aprovechar esta oportunidad de informarle al país toda la inversión que se está haciendo a través del Ministerio de Transporte con el Instituto Nacional de Vías y a través del Instituto Nacional de Concesiones en el desarrollo de la infraestructura vial en nuestro país, empezamos este debate dándole la palabra al doctor Pedro Obando.

Honorable Representante Pedro Vicente Obando Ordóñez:

Muchas Gracias señor Presidente, un saludo respetuoso al señor Ministro, funcionarios del Ministerio y alcaldes que nos acompañan en este importante debate, creo que si algo concita la atención de Colombia es el problema de las comunicaciones, el problema de la infraestructura deficiente, golpeada en todo el país, por circunstancias difíciles como han sido las del propio crudo invierno que nos ha acompañado, sin embargo en este debate queremos señor Ministro concretar algunos aspectos que nos inquietan, que siguen inquietando al pueblo colombiano, quiero empezar por lo del Plan 2.500 con un humor no tan positivo se decía que el Plan 2.500, aún le quedan 402 años para cumplirlo, porque es 2.500 y apenas estamos en el 2008, yo no creo que eso va a ser realidad y aspiramos que muy pronto

tengamos concluido ese Plan 2.500 y el sueño de tantos colombianos marginados por la difícil situación de las carreteras y en este caso lógicamente que nos centramos en el problema de Nariño, yo sé que el problema de Nariño es de todo Colombia, pero en Nariño las circunstancias como usted muy bien las conoce han hecho más difícil esta situación, en ese Plan 2.500, como usted lo ha mencionado con la mejor intensión de acertar, se han cometido errores graves en la contratación, contratistas que yo creo que trabajan con una maquinaria tan anticuada que les es difícil poder dar cumplimiento a los objetivos que se proponen, cuando visitamos nuestras poblaciones y tenemos que transitar por estas carreteras a uno todavía le da grima mirar cómo se construyen esas carreteras, unas mezcladoras en unas condiciones realmente deprimentes no hay tecnología incluida en este trabajo y lógicamente el problema está con los contratistas que no han podido actualizar su maquinaria, yo creo que es irresponsabilidad también de ellos participar en estas licitaciones sino tienen la maquinaria del caso, en este Plan 2.500 hay obras muy sensibles para Nariño como usted lo sabe, una de una implicación social enorme que es la circunvalar al Galeras de tiempo en tiempo nos da sorpresas el volcán, nos sorprende con la posibilidad de una gran erupción y no hay vías para evacuar las zonas de riesgo, aún faltan kilómetros importantes y como quisiéramos señor Ministro que lo más pronto se termine esa obra, son pocos kilómetros los que faltan pero sin ellos no podemos tener realmente unas vías de acceso en condiciones favorables, todavía no hemos podido trabajar desde Sandoná en ninguno de los dos sectores, ni el que conecta hacia Consacá, ni el que conecta hacia la Florida, ambos sectores todavía en condiciones muy difíciles, yo creo que esa es una obra de sensibilidad social, de responsabilidad no solo del Ministerio que usted dirige sino del Ministerio de Interior un desastre puede ocurrir y al no tener unas buenas vías el desastre puede ser mayor, otra vía muy sensible en la cual ha habido avances, pero que desafortunadamente y hay que decirlo así, las fallas geológicas nos han traído problemas como el caso de Buesaco, con la falla de Romeral, tenemos aún que culminar el trayecto hasta el Puente de Juanambú, aún hay unos tres a cuatro kilómetros que no nos permiten llegar hasta allí y luego al empalme que se prevé en cuatro meses, considero que será imposible lograrlo con el concesionario que se tiene porque es larga la distancia, ojalá que se pudiera con una presión del Ministerio hacer que se pueda cumplir con esos cronogramas y no tengamos nuevamente la triste sensación del incumplimiento, otra vía del Plan 2.500 Junín – Barbacoas, yo creo que es la eterna carretera de soñarla pavimentada a pesar que en algunos documentos aparece como pavimentada, yo creo que allí lo que ha habido es una plata que se ha hundido, que se ha perdido, yo quiero hacer un paréntesis para saludar al señor Alcalde de la ciudad de Pasto que nos acompaña en este momento para que lo podamos recibir y poder continuar con este debate porque para el como gobernante de nuestro municipio tiene especial importancia, un saludo muy respetuoso doctor Alvarado. En esta vía de Barbacoas-Junín creo que se ha hundido muchísima plata y se ha hundido por diversos factores, el de los terrenos con fallas geológicas tan tremendas, de tanta lluviosidad además, pero también allí se han hundido dineros por otras circunstancias como se hunden y se pierden tantos, en los gobiernos, yo creo que allí hay que hacer esos esfuerzos señor Ministro y usted conoce muy bien la región, usted sabe de la problemática que le hablamos, ahora que está aquí el señor Alcalde de la ciudad de Pasto.

El segundo tema el paso por Pasto es realmente una vergüenza, tener que transitar por una carretera en unas condiciones tan deplorables y no es una carretera que comunica a dos veredas, es una carretera que comunica a Suramérica, es la carretera que nos une con Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina, Chile, es una carretera transnacional y se encuentra en las peores condiciones, yo creo que allí hay necesidad ya de aportar ese presupuesto a ese paso de la vía por Pasto.

Un tercer punto es la vía Rumichaca - Pasto - Chachagüí, seguimos hablando de esa vía, de la vía que conecta a Colombia con el cono sur en un momento en que soñamos con acuerdos de libre comercio cuando soñamos con integración, la agenda interna no funciona, las condiciones son realmente deprimentes, esta carretera Rumichaca - Pasto - Chachagüí ha sido de mucha sensibilidad por las difíciles condiciones en que se encuentra esa carretera, nunca en la historia de Nariño esa carretera ha estado en condiciones tan malas como las que está en la actualidad, allí también tenemos el mismo problema, lo que el doctor Granados ha denunciado con tanta vehemencia y ha sido una preocupación muy particular de él, las concesiones irresponsables, concesiones que sin tener la infraestructura necesaria han licitado con el permiso del Gobierno que es el que les otorga la concesión Devinar, se ha hecho famosa por las quejas constantes del pueblo nariñense, en la reunión pasada señor Ministro nos decían que el mantenimiento lo iban a tener listo en cuatro meses y ellos mismos se sorprenden al instante y saben que cometen un grave error y en menos de un minuto cambian y dicen, no en cuatro va a ser en ocho meses, podrá uno considerar seria una firma que cambie el 100% de la propuesta en una reunión con el señor Ministro, nos propone que en cuatro meses, luego que en ocho y tengo la plena seguridad que ni en cuatro ni en ocho van a tener en perfecto estado esa carretera. El mantenimiento señor Ministro no es de la mejor calidad, cualquier persona que sepa de la pavimentación de las carreteras, del uso de asfalto sabe que ese asfalto no se puede aplicar con lluvia, que la lluvia es un factor totalmente negativo y esa firma así está no repavimentando sino haciendo parcheo al azar que muy pronto se va a levantar, eso es como la mínima norma técnica que se conoce y que diferencia precisamente al asfalto del concreto, el concreto si se puede aplicar con lluvia el asfalto no, pero para esta gente da lo mismo hay que hacerlo como se pueda en esto también para hacer justicia no toda la culpa del mantenimiento ha sido del concesionario sino la culpa ha sido del Gobierno también que abandonó esa vía y en más de un año a logrado que quede convertida en una vía sin pavimento, está levantada la capa asfáltica, en muchos kilómetros porque no hubo la responsabilidad de mantener adecuadamente, ¿Cuánto ira a costar ese mantenimiento por no haber hecho el parcheo como debió hacerse? Esa vía deja tantos interrogantes, aún

no se ha contratado la interventoría de la obra, entonces cómo se hace la obra sin interventoría.

No conocemos los estudios del túnel, si el túnel de la línea con la importancia que él tiene ha tenido tantos problemas cómo será ese túnel que vamos a hacer en Dásaro, están apropiados unos dineros, pero sin existir el estudio se puede hablar de una cantidad de dinero, se necesita una voluntad política para la realización de esa obra y se necesita el cuidado y la supervisión del Ministerio para que estos concesionarios puedan cumplirle a Nariño.

Un cuarto tema señor Presidente, señor Ministro, nuestra vía que soñamos no los nariñenses sino los colombianos y los suramericanos, el Plan Nacional de Desarrollo sostiene que una vía indispensable para el desarrollo de Suramérica es la vía Tumaco – Belén – Dopará, considerada prioritaria también para el Brasil con su salida al Pacífico, pero allí hay cosas tremendas que hay que analizar: la primera, la que no pudimos convencerlos señor Ministro y que usted sí pudo hacerlo con la colaboración de la señora Directora de Planeación y el chantaje en el cheque de los 70.000 millones, ya se está pavimentando la trocha Santiago - El Encanto – Santiago y la variante no se pudo hacer entre otras cosas porque no había estudios ambientales, quisiéramos conocer los estudios ambientales de la otra carretera que se está pavimentando, pero ahora ya señor Ministro se habla de que la variante San Francisco – Mocoa tampoco va a ser posible, que también en ese caso habrá que pavimentarse la carretera existente, eso necesariamente nos muestra que la vía Tumaco – Belén – Dopará no va a ser posible hacerla, porque decían que después se puede hacer eso, se nos dijo cuando se habló de la variante El Encanto – Santiago que después se podía hacer la variante, ¿cuándo es después? Si lo que está planeado para la actualidad no se hace, ¿cuándo se va a hacer aquello que se planea para un futuro muy incierto?

Hay cosas buenas señor Ministro, el anuncio del Presidente y la corroboración por su parte de la vía, El Empate – La Unión es satisfactorio, pero quisiéramos oír de usted hoy cuál es la apropiación presupuestal para esa vía, habrán algunos recursos en esta vigencia son recursos de una vigencia futura, está considerado para el presupuesto de 2009, necesitamos conocer porque esa es una necesidad que usted sabe es muy urgente en esa vía alterna para salir de paso y de allí también recordarle lo que le manifestaba la gente de La Cruz, no hay que olvidarse de la otra ruta, la ruta por San José - San Bernardo - La Cruz - San Pablo para poder tener vías adecuadas para esa importantísima región de municipios muy desarrollados que están totalmente abandonados, transité hace pocos días esa carretera y hay que pasar por el río no hay puente, el puente se lo llevó una corriente debido a este fuerte invierno, yo creo que esas son cosas que muestran el atraso en el que estamos, ojalá que cuando hablamos de la bonanza que tiene el país aprovechemos para dedicar los recursos a lo que más necesita la región; señor Ministro en una reunión pasada aquí en esta Comisión nos hablaban y por fortuna vamos a tener avances muy rápidos porque el Verano va a ser nuestro aliado, el verano pasó y se fue y los avances no fueron muy grandes, llegó el invierno y el invierno sí nos mostró los grandes desastres que tenemos en nuestras carreteras, para respetar un poco la palabra y permitir que los otros citantes puedan hablar, yo dejo allí señor Ministro con la invitación muy grande a que la generosidad del Ministerio se le vea en nuestro departamento, que las dificultades que hemos ido sobrepasando ayuden a incentivar para que se sobrepasen todas, que aquellas promesas hechas por usted hoy aquí con nuestro Alcalde, el puente de Caracha se haga realidad y sepamos ya cuál es la asignación presupuestal para el mismo, porque para eso sí creo que debe ser asignación presupuestal de 2007, porque la promesa tiene ya varios años, muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias honorable Representante, doctor Diego Patiño, ¿por qué no le damos la palabra al doctor Bérner Zambrano que es sobre el mismo tema para que tenga coherencia?, yo sé que el doctor Bérner Zambrano hará uso del tiempo muy preciso como nos tiene acostumbrados en la plenaria de la Cámara.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Presidente, yo soy respetuoso, el Orden del Día tenía un encabezamiento totalmente distinto, mi proposición viene de mucho tiempo atrás, pero no tengo ningún inconveniente.

Presidente:

Muchas gracias, doctor.

Honorable Representante Juan Carlos Granados:

Es solo para una moción.

Presidente:

Doctor Juan Carlos Granados.

Honorable Representante Juan Carlos Granados:

Saludar al señor Ministro, preguntar lo siguiente, el Director del INCO y el Director del Invías estaban citados para el día de hoy ¿no van a asistir?

Presidente:

Ellos presentaron excusa; el señor Ministro absolverá todas las inquietudes que se tengan.

Honorable Representante Juan Carlos Granados:

No, lo digo es por lo siguiente, porque digamos que si vamos a revisar nuevamente la política sobre infraestructura, quien discute que en términos de concesiones la política formulada por el señor Ministro sobre autopistas tenga alguna discusión, me parece que es adecuado, es del momento, pero lo que queremos saber es cómo va esa discusión y eso nos lo respondería el Director del INCO y en lo del Plan 2.500 y el desarrollo de estas obras, pues me parece que el INCO y el Invías nos darían claridad con eso, ellos son los responsables de eso, yo sé que el Ministro tiene el conocimiento absoluto de toda la información, pero me parece importante porque sino entonces a la próxima no citemos a nadie más sino al señor Ministro y nos ahorramos ese desgaste de tener la expectativa de quienes tienen la responsabilidad operativa de desarrollarlo pues que vengan, es eso.

Presidente:

Yo voy a darle la palabra al señor Ministro para que nos diga si él tiene realmente todos los argumen-

tos para responder los cuestionarios que se le hicieron y si hay alguna posibilidad de que nos acompañe o el Director de INCO o el Director de Invías.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Señor Presidente, brevemente un saludo muy especial a todos, tengo que darle la razón al doctor Juan Carlos Granados, hay temas operativos que es materialmente imposible que yo pueda absolverlos con todo detalle, con el detalle que lo necesitan los miembros de la Comisión y conviene por supuesto que estén los directores, pero hay una circunstancia pues especial. Al señor Director del INCO yo le había pedido que estuviera aquí para el tema de concesiones, se presentó una circunstancia excepcional, había en las horas de la mañana una reunión del señor Presidente con un sultán por supuesto del Medio Oriente y me pidió que lo acompañara; yo le expresé que en la Comisión Sexta de la Cámara tenía una citación indelegable, como reza la citación, y que prefería entonces que lo acompañara Alvaro José Soto y le pedí que acompañara al señor Presidente a atender ese tema de interés en inversiones portuarias. Y Daniel García se excusa por el encuentro que está atendiendo al que yo no puedo atender, es la citación en el Valle del Cauca con Secretarios de infraestructura y con los territoriales del Invías, necesitaban su presencia, entonces por supuesto yo tengo limitaciones para dar respuestas con alguna precisión de algunos temas operativos, pero hemos hecho un esfuerzo de respuestas completas a las preguntas de los citantes y cualquier cosa que quede pendiente con gusto la consultaremos y la haremos llegar oportunamente.

Presidente:

Gracias señor Ministro, tiene la palabra el doctor Bérner Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Muy amable señor Presidente un cordial saludo a usted, al señor Vicepresidente, al señor Ministro a la teleaudiencia a los parlamentarios, pese a que hoy no tenemos sesión la Cámara, el que nos estén acompañando en este debate, voy a saludar al señor Alcalde de la ciudad de Pasto, doctor Eduardo Alvarado, y aprovechar también para pedirle disculpas; este debate se debió haber realizado el martes pasado. Algunos alcaldes también que nos están acompañando aquí asistieron; sin embargo por invitación del tema sobre vías también en la casa de Nariño, no se pudo adelantar el miércoles pasado el debate, Ministro lo que nos llevó a nosotros a formular esos interrogantes en este cuestionario para el día de hoy, voy a tratar Presidente de hacer buen uso del tiempo, a mí más me interesa que haya un compromiso serio del señor Ministro, me interesa que podamos escuchar las preocupaciones del señor Alcalde de la ciudad de Pasto, más que hacer una intervención larga, por eso voy a hacer buen uso del tiempo señor Presidente.

Primero: Ministro lo que tiene que ver con las obras que nosotros de verdad sí estamos agradecidos en el departamento de Nariño, en primer lugar con lo que tiene que ver con el Plan 2.500, son 116 kilómetros que por primera vez o por lo menos yo no lo he visto que se haya implementado ese reto tan grande en Nariño de que tuvieron esa posibilidad de llegar a sectores donde en el pasado no se podía llegar como es la vía al norte, la vía Pasto – Buesaco – El Empate o vías como la Troncal de Córdoba o la de Funes, la de Imes, la de Guachucal en fin, la inversión importante del paso por Pasto, muy importante, lo que tiene que ver con el anuncio del gobierno en el periodo pasado de los 100.000 millones de pesos para una obra para nosotros los nariñenses de trascendental importancia, lo que es la doble calzada hacia el aeropuerto, el mantenimiento de la vía Rumichaca – Pasto – el Aeropuerto así sea mediante el sistema de concesión nosotros tenemos que entender que es un mecanismo importante si queremos lograr algo y ha sido a través de este sistema donde el Gobierno anunció los 100.000 millones de pesos. Pero eso no quiere decir que nosotros no tengamos unas preocupaciones Ministro. En primer lugar, no vemos inversiones importantes Ministro para este cuatrienio que ya va avanzando, no vemos inversiones importantes y, de allí, la primera pregunta que le estamos formulando sobre las inversiones en el departamento de Nariño.

Señor Ministro, el hecho de que nosotros tenemos que saber agradecer las obras que el gobierno está realizando no quiere decir bajo ningún punto que nosotros no tengamos que manifestarle Ministro las preocupaciones que tenemos, Plan 2.500, Ministro, porque vuelve y juega e incluimos este tema como punto de preocupación. Precisamente, yo tengo un documento que usted me envió aquí, las fechas que hicimos el debate sobre las obras el 28 de agosto de 2006, usted nos manifestó por escrito, porque aquí está por escrito que la vía Guachucal – El Espino – Samaniego- Túquerres – Chiles – Cumbal, se terminaría en agosto de 2007 Ministro, enviado por usted Ministro a la Comisión Sexta; lo propio el otro tramo Córdoba - La Troncal, Funes – La Troncal y el Guapuscal - Potosí – Las Lajas se terminaría en noviembre de 2007, la circunvalar al Galeras, lo propio 20 kilómetros de la circunvalar al Galeras, con acceso a Bomboná se terminaría en noviembre de 2007, Pasto – Buesaco – El Embate diciembre de 2007; Barbacoas – Junín octubre de 2007.

En la citación que le hacemos en el día de hoy nos manifiestan ustedes que la obra, la primera para no repetirla se estaría terminando el 29 de febrero de 2008 fecha de terminación, la segunda obra que les mencioné se estaría terminando el 17 de mayo de 2008, la circunvalar al Galeras Ministro el 30 de junio de 2008, Pasto – Buesaco – El Embate el 30 de junio de 2008, Junín – Barbacoas el 30 de junio.

Ministro, yo sí estoy preocupado en algunos temas, la circunvalar al Galeras prácticamente falta la mitad; se han evacuado más o menos nueve kilómetros y pico para el primer tramo faltan como tres kilómetros. Entonces, esa es una preocupación Ministro; si no le ponen cuidado en esta fecha, estaremos haciendo una citación por ahí en marzo y vuelve y juega, nos estarían diciendo que esas obras no nos las van a entregar para cuando ustedes nos mencionen.

Aquí entonces en esto surgen unas preocupaciones, Ministro, que espero nos las resuelva, así no esté el doctor Daniel García.

Primero, Ministro la vía Circunvalar al Galeras son veinte kilómetros con promesa de pavimento, aspiramos por las dificultades que los nariñenses te-

nemos, aspiramos nos ayuden a esta obra poderla terminar. Sin embargo Ministro arrancamos por un solo tramo, por la vía Pasto – Yacuaquer– Consacá; el objetivo era que hubiéramos hecho 10 kilómetros por un lado, diez kilómetros por el otro lado, eso era como si queremos ser justos, equilibrados en las cosas, eso nos hubiera gustado que hubiera sido. Ya no se hizo Ministro, se van a ir 12.45 kilómetros por un lado; entonces, al otro lado le va a quedar por el orden casi ni siquiera de los ocho kilómetros. Ministro, ahí nos gustaría que hagan justicia si le vamos a aplicar casi 13 kilómetros por un lado que le apliquemos los 13 kilómetros por el otro lado, el primer planteamiento que le estaríamos haciendo en honor a la igualdad, la vía Junín - Barbacoas Ministro está muy quedada, demasiado quedada, yo creo que esa ha avanzado 6 kilómetros de 18. Ministro, usted nos dice que estarían terminando el 30 de abril; eso no va a salir, Ministro, para esa fecha, el compromiso de expedir cinco kilómetros.

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Hoy 30, no lo contractual.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Veinticinco kilómetros, bueno muy preocupados por esa vía, sabemos de las dificultades, Ministro, pero ante las dificultades es que tenemos que ponerle mayor atención, entonces como estoy controlando aquí el tiempo para que podamos desplazarnos.

Ministro yo estuve en su despacho en diciembre, tenemos la preocupación ¿qué va a pasar con esa vía Pasto - El Encano?, que no nos vaya a ocurrir lo que nos ocurrió en el pasado, que cuando hicieron la Panamericana nos dejaron la vía Cecaui – Pasto; por eso hoy estamos hablando de la doble calzada, hoy a estas alturas cuando debió haberse hecho cuando se habló de la Panamericana. 20 años atrás debió haberse hecho bien las cosas; hoy arrancamos de El Encano a San Francisco. Tenemos referencias de que se está haciendo bien la obra, Ministro. Se me olvidó decirle al Representante Pedro Vicente Obando que va bien la obra, a pesar de que no era lo que nosotros queríamos; nos habría gustado que hubiera sido la variante, pero bueno que no nos vaya a pasar lo mismo. Mire hay un contrato ya firmado Ministro, tengo entendido que es el Contrato 3457, sí tal vez sí es ese, firmado el 18 de febrero por 4.297, pero nuevamente es de mantenimiento Ministro no podemos hacer el parcheo, una vía tan importante como que aspiramos en el futuro a tener la vía, ojalá lo que se habla de la vía Belén – Dopará que se pueda volver realidad en el futuro, pero por lo menos en la medida en que avancemos bien. Ministro, en su despacho usted nos dijo que va a ser una vía competitiva de Pasto - El Encanto y según el contrato que ya está en marcha eso no va a ser posible, eso no va hacia allá, hacia allá no va Ministro, simplemente parcheo, uno que otro mejoramiento, el contrato inició el 28 de febrero por ese valor que nos han manifestado.

En ese entonces, hablamos Ministro de la vía, del tramo del paso por Pasto, en diciembre usted nos dijo, "eso se hace", "eso se hace" dijo el Ministro; hoy en las respuestas que usted nos da nos deja un interrogante, donde dice que esos son compromisos del señor Alcalde del municipio de Pasto, yo creo que a estas alturas vamos a dejar una vía, un tramo tan importante sin terminar Ministro, dice usted el tramo mencionado está a cargo del municipio de Pasto de acuerdo con el Conpes de febrero de 2004 y convenio celebrado con el municipio se cumple, se incluyó el paso nacional por Pasto dentro del mantenimiento integral de la carretera Rumichaca, la autopista.

Eso no puede ser política de este Gobierno que las obras queden inconclusas Ministro, política del Gobierno y así nos lo manifestó usted, más abajo dice el compromiso del Gobierno Nacional, terminar con el municipio, el arreglo del paso nacional y la ejecución del Puente. El municipio ya cumplió el compromiso Ministro las calzadas, las calzadas esas, las paralelas, el municipio ya cumplió ahora le falta es cumplir el compromiso al Gobierno Nacional, a usted, Ministro. Y no se ha podido inaugurar el Estadio Libertad porque eso es un desastre; ese es como el objetivo de la aceptación, conocer hoy, que estamos dirigiéndonos a los nariñenses, que usted mismo y en presencia del señor Alcalde nos diga qué hay de eso, cuándo arrancamos, dónde está la plata, está o no está. El Ministro de Hacienda tiene razón, la plata está en el Ministerio de Transporte, mi obligación es reubicar los recursos, ¿ya están reubicados allá los recursos, Ministro?, me quedan todavía para hacer el mismo curso del tiempo del Representante Pedro Vicente Obando.

Entonces el otro tema Ministro de la preocupación del Plan 2.500 del paso por Pasto de la vía al Encano, Ministro ¿usted por qué nos mete la vía El Empate – La Unión? ¿Por qué nos mete dentro del programa o dentro de los corredores arteriales? Ese es un compromiso a diez años Ministro, así nos lo dice aquí en la respuesta, dice según el artículo 130 de la Ley 851 de 2007, pero bueno ojalá que no sea así como lo que nos está diciendo aquí, porque aquí nos lo está diciendo es que a veces a usted le responden unos personajes de allá si lo hacen quedar mal aquí.

Pasto – La Unión – Mojarras. Aquí dice Ministro el tramo Pasto – Buesaco – El Empate, La Unión – Mojarras hace parte del Plan 2.500; yo le digo con documentos Ministro, en el artículo 130 de la Ley 1151 de 2007 se identificó como corredor arterial complementario de competitividad el tramo Buesaco – El Empate – La Unión - Higuerones, de conformidad con las bases del Plan de Desarrollo, la financiación de las obras previstas en este artículo será a 10 años, bueno ojalá consigamos la plata antes y arranquemos mañana.

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Ya está asignado.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Listo, excelente; pero mi preocupación Ministro es que ese fue un ofrecimiento del Presidente en La Unión, ¿cómo no lo va a meter ahora en este programa?, nos sentimos como tumbados, Ministro, porque ya era un compromiso del pasado, Ministro, ¿cuándo fue el Presidente a La Unión?

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Hace año y medio.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Imagínese, entonces, y en el Plan de Desarrollo tenemos en el Plan de Desarrollo la vía El Empate – San José – San Bernardo – La Cruz, fue el único proyecto con el aval suyo Ministro, el único que yo no creo que se lo haya desmontado, incluyámoslo en el corredor arterial complementario, allí lo sentiríamos nosotros que estamos tratando de encontrar un retraso que tenemos en las vías del norte del departamento de Nariño, del norte, es que mire usted, del sur algo encontramos Ministro, algo encontramos en el sur, pero lo que es del norte es primera vez y no le quiero hacer acordar de otros compromisos como la vía del Tambo, se acuerda Ministro, de la vía de Panoya – Taminango, Ministro, bueno, me demoro mucho y quiero hacer uso del tiempo, Ministro, lo de la concesión:

Primero: Pasto – Chachagüí, esa vía está acabada Ministro, los concesionarios la dejaron acabar Ministro, yo digo los concesionarios porque cuando la tenía Invías la vía estaba bien Ministro. Devinar es la firma si no estoy mal, Devinar la dejaron acabar y claro nos fuimos con el Plan 2.500 Ministro por lo más bajo, había 100.000 millones para esta concesión nos la ganaron quienes presentaron la propuesta de 34.000 ó 37.000 millones de pesos, nos la ganaron, o se la ganó; pero las debilidades Ministro ¿dónde las vemos?, las debilidades hubo un derrumbe en el kilómetro 17 de la vía Pasto – Chachagüí y ¿cuánto se demoraron en destaparla Ministro, cuánto se demoraron? Dos meses. Imagínese claro hombre las inclemencias del tiempo eso es cierto hay que reconocer, pero es que cuando uno pasaba Ministro, una sola volqueta, una sola volqueta una de esas de, unas palas de cargador de tierra, pero que uno se reía Ministro, allí se ve la debilidad de ellos.

Entonces, Ministro, ¿qué pienso yo que tenemos que hacer? Primero, conformar no con nosotros, con la dirección del INCO, sí que él es muy bueno para decirle cosas a uno y al otro día incumplirlas, es muy bueno. Yo me acuerdo en la Vicepresidencia tuvimos una reunión con él, dijo "los voy a invitar, vamos a ir a evaluar unas cosas en Nariño; cuando supe ya había estado allá y ni nos invitó. Bueno, como no nos invitó usted tampoco ahora que fue Ministro a resolver el problema del peaje que se lo agradecemos, el peaje es uno de los más costosos del país creo yo, 6.700 en la vía Pasto – Chachagüí, se nos logró bajar a 3.400, Ministro se le logró bajar, pero revisemos Ministro, le voy a entregar los documentos de cómo está el pueblo de Chachagüí, hoy en día, los restaurantes cerrados, el comercio estancado es que son 6.700 donde la gente de Pasto iba mucho a Chachagüí porque es un cambio de clima, Ministro, eso es recreacional, eso es un pueblo muy visitado por todos los nariñenses, pero con un peaje tan costoso la gente opta por otras opciones, irse para Buesaco, para El Encano, busca otras opciones, Ministro.

Miremos Ministro hasta dónde es viable bajarle de los 3.400 siquiera a los 2.500 Ministro y sí quiero que nos diga dónde es que va a quedar el otro peaje que no vaya a ser antes de donde está el actual, donde estaba el anterior en El Encano que no vaya a ser antes. Ministro, usted mismo me dijo una vez, el peaje va a quedar después de Chachagüí me dijo, yo calculaba que el peaje iba a quedar por ahí entrando al aeropuerto por ahí calculaba y nos lo echaron Ministro en Daza, yo no hice aquí que me grabaran lo que usted dijo ese día, así no es como arreglamos las cosas y estamos reconociendo lo importante que es para nosotros esta obra, lo importante. Pero entonces, Ministro, conformemos un comité de seguimiento para esa obra, es que yo no quiero traer a cuento el problema de los concesionarios.

Presidente, estaba controlando el tiempo; me le pasé tres minutos. Yo dejo aquí la parte posterior, es que nosotros habíamos citado Ministro a los del aeropuerto, está la misma, pues nos alegramos Ministro de que el Presidente haya anunciado los 40.000 millones que eso es plata, Representante Pedro Vicente yo no, yo créame he visto unas inversiones importantes en el departamento de Nariño, lo del Estadio Libertad, lo del aeropuerto, bueno 40.000 millones de pesos, pero ya que me acuerda usted de eso, yo aprovecho para decirle Ministro eso nos tiene que llevar a que usted hoy nos hable de un compromiso, avancemos siquiera con este concesionario que eso lo podemos hacer en la doble calzada siquiera hasta El Pedregal, avancemos en algo Ministro, el aeropuerto, nos es importante si tenemos doble calzada; de lo contrario, hora y veinte para llegar al aeropuerto de Pasto - San Luis Gonzaga, ese es de Ipiales, no, ese es de Aldana no va a ser competitivo tampoco Ministro, Presidente qué pena me le alargué, muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Bérner Zambrano; tiene la palabra el doctor Diego Patiño.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Gracias, Presidente. Un saludo muy especial al señor Ministro, funcionarios del Ministerio, a los colegas, a los alcaldes que nos acompañan y a la gente que hoy nos ve por televisión, vamos a hacer de este debate señor Ministro una cosa constructiva, proactiva. Lo importante aquí son sus respuestas, pero respuestas que se cumplan dentro de los plazos que usted nos fije y no simples expectativas como ha ocurrido hasta el momento; yo sé que usted ha tenido la mejor buena voluntad, pero en el Ministerio de Hacienda a veces las cosas no avanzan al ritmo que usted, nosotros y los colombianos quisiéramos. El doctor Zambrano ha manifestado que de pronto usted no tiene tiempo de revisar las respuestas que da. Yo le quiero ser muy honesto, yo quedé muy insatisfecho con las respuestas, porque las respuestas fueron supremamente lacónicas, pero con su presencia aquí seguramente se ampliarán y se podrá conocer cuál es la posición del Ministerio sobre los diferentes temas que contiene el cuestionario:

El primer punto tiene que ver con el Proyecto de ley número 120, hemos sido respetuosos en esta Comisión y en este Congreso, de tener muy presente la opinión del Gobierno en proyectos de iniciativa de los Congresistas. El año pasado se nos puso a consideración el proyecto que tiene que ver con la reglamentación del transporte colectivo urbano a raíz de las nuevas modalidades que se están dando en el país como es el transporte masivo. En su respuesta señor Ministro se aducía que estaba el Gobierno Nacional preparando un documento Conpes para poder armonizar lo que el proyecto inicialmente plantea; ese

documento Conpes está en elaboración desde marzo de 2007, o sea llevamos más de un año esperando que el Gobierno Nacional determine la política sobre ese tema para poder darle discusión al proyecto. Yo no quisiera que la proposición con que termina el informe sea archivarlo, yo creo que la Ley 105 del 93 es una ley que ya lleva 15 años y que es necesario revisarla, creo que es el momento oportuno para lograrlo; quisiera señor Ministro que usted nos dijera con total claridad para poder responderle a la Comisión los ponentes cuándo pudiéramos tener ese documento que permitiera construir un proyecto de ley para reglamentar este aspecto. Es un tema muy sensible y por lo tanto no creo que fuéramos responsables haciendo una ponencia sin haber hecho unos foros y sin haber escuchado a los transportadores de este país y por supuesto conocer claramente la política nacional sobre el tema.

El segundo punto, señor Ministro, tenía que ver con un informe que se le pedía al Ministerio con respecto a cómo avanzaban los proyectos de transporte masivo en Colombia, pero como dije al principio las respuestas fueron tan lacónicas que simplemente me llegó un informe muy parcial sobre el Megabús en Pereira. Del resto de proyectos no se menciona nada en las respuestas; esperamos que ese sea un tema de debate amplio en una futura citación, porque creo, el país requiere que se den respuestas a este tema.

Me voy a referir a la única información que me llegó que vuelvo y repito no contempla todas las respuestas o no se precisan las respuestas como uno quisiera; este es un proyecto que fue contemplado en un Conpes el 320 de abril de 2003. El informe no hace referencia al valor inicial del proyecto, sino que se refiere a cuánto se ha invertido hoy, pero sí era muy importante tener ese dato y lo logré obtener de un documento Confis de 2004 donde se hablaba de que la inversión del Estado, entiéndase como inversión del Estado, la Nación. Y lo que debían aportar los municipios de Pereira y Dosquebradas, la inversión inicial, incluidos los costos financieros de acuerdo a ese documento Conpes, debería ser de 86.041 millones y de acuerdo a las respuestas que me dieron para ese proyecto a la fecha se han apropiado 153.271 millones de pesos. Se ha duplicado la inversión sin tener en cuenta los recursos que aún faltan por invertir que son la avenida San Mateo por valor de 15.450 millones, el portal de Dosquebradas por 10.500 millones, el espacio público en la Avenida Simón Bolívar por 3.500 millones y aquí faltó contemplar en el informe los recursos que se deben destinar para la malla vial del municipio de Dosquebradas para las rutas alimentadoras.

Eso que significa que, a pesos de hoy, seguramente vamos a llegar a una inversión cercana a los 200.000 millones de pesos, esos 86.000 millones de pesos, señor Ministro son a pesos de acuerdo al Conpes de 2009 o sea que no son pesos de 2003 cuando se previó el proyecto. ¿A qué se debe? A la falta de planeación en esos proyectos. En Pereira eso ha sido una discusión de nunca acabar; inicialmente se tenía un diseño y lo modificaron completamente, un diseño que en vez de mejorar nuestra movilidad la empeoró. En Pereira hay una avenida centenaria que se bautizó como la avenida 30 de Agosto y hoy jocosamente los pereiranos le dicen "la avenida 30 de angosto" porque lo que se hizo fue perjudicar totalmente la movilidad en esa gran avenida que une el oriente con el occidente de la ciudad. Improvisación, señor Ministro, ¿Por qué? No solamente por los costos, sino también porque el documento Conpes que originó o dio origen más bien a estos proyectos de transporte masivo establecía que la población mínima debía ser en su área metropolitana de 600.000 habitantes y eso se lograba con la proyección del DANE.

Ministro, yo trabajé como asesor en el DANE unos meses y allí se hizo un censo para el área metropolitana Pereira – Dosquebradas y La Virginia y ese censo arrojó que de acuerdo a la proyección eran 120.000 personas menos, corroboración que se hizo luego con el censo oficial donde aparecían 108.000 personas menos en el área metropolitana; eso ¿a qué conllevó? A que las proyecciones de pasajes, mas no de pasajeros, no se estén cumpliendo hoy; la proyección de pasajeros es de 140.000 pasajeros diarios de acuerdo al estudio de factibilidad que se hizo y hoy escasamente estamos llegando a 105.000 con una agravante, Ministro, la gente anteriormente llegaba más cerca a la casa de lo que hoy llega con el transporte masivo; puede que llegue, el recorrido se haga más rápido. ¿Pero a qué ha conllevado ello? A que el número de motocicletas se haya aumentado de manera ostensible al punto de que hoy en la ciudad en el área metropolitana casi el 90% de los accidentes de tránsito se debe a la falta de vías y, por supuesto, al flujo tan grande de motos que hoy están circulando en el área metropolitana, improvisaciones que han llevado ya a demandas; escasamente a un año de estar operando el sistema masivo existen hoy ya trece demandas directas en los tribunales y en los juzgados, demandas por lucro cesante, propietarios de almacenes, propietarios de parqueaderos, propietarios del comercio. En la carrera sexta, se quebraron porque por ahí inicialmente no pasaba la vía sino que era por la carrera cuarta y hoy existen entonces trece demandas directas a Megabús que, de acuerdo al estimativo que me han dado, suman cerca de 30.000 millones de pesos que no sé quién vaya a responder por esta situación.

Por eso, es importante, señor Ministro, que se nos haga claridad sobre este tema, porque usted me ira a decir que Megabús está sirviendo de referencia para otros países; claro que sí, se ha ejecutado en una gran porcentaje la obra, pero se aprendió en el camino a costa de casi duplicarse, más que duplicarse la inversión, con todos los traumas que ha generado este proyecto por no haberlo concebido como debía ser. El portal de Cuba no era ahí donde originalmente se iba a construir, iba a ser en el barrio los Corales que era donde debería lógicamente terminar el proyecto y allí un comercio incipiente de más de 25 años se fue al traste por una imposición de que allí se tenía que construir ese portal, seguramente va a quedar muy bonito, pero los impactos socioeconómicos que ha generado en la comunidad del sector han sido grandes, donde también señor Ministro va a haber demandas. Allí inclusive se impulsó por los ciudadanos una acción popular que por fortuna no la ganaron y ahí están a la espera de saber cómo se soluciona el problema no solamente a los comerciantes sino a más de 500 empleos directos que se perdieron por un capricho.

Señor Ministro, yo entiendo que los contratos tienen una fecha de iniciación y una fecha de terminación; no está claro cuándo se va a terminar

este proyecto porque en un documento Conpes de seguimiento que se le está haciendo a este proyecto se establece que el portal de Dosquebradas será ejecutado por particulares. Eso hace parte de una modernización del centro de este municipio que se ha venido luchando por muchos años atrás, pero que no creo que hoy haya inversionistas que estén interesados en hacer una inversión de esta índole porque no solamente implicaría invertir los 10.500 millones de lo que supuestamente vale el portal sino también la plaza cívica y toda una serie de proyectos de ornato que se tienen que dar para hacerlo de manera integral.

Con respecto al tercer punto, señor Ministro, que tiene que ver con la Autopista del Café que entre otras cosas también de manera jocosa en Portafolio del 21 del mes de abril ya no se hablaba de la autopista sino de la utopía del café un proyecto que se dio en concesión en el año 97 para una ejecución inicial de treinta meses y luego fue prorrogado en el gobierno Pastrana para que se ejecutara en 52 meses; llevamos 11 años, señor Ministro, 11 años esperando que este proyecto se concluya. Sé de su disposición. Tenga la plena seguridad, señor Ministro, yo quiero resaltar su interés y por eso dije desde el principio que ojalá este debate fuera más proactivo que venir aquí a lanzar acusaciones o reclamos, pero me parece señor Ministro que este proyecto, por fortuna ahora usted extrarreunión me manifestó que ayer a las 12 y media de la noche o el viernes logró con el Ministerio de Hacienda concretar los recursos para la inversión que se requiere, y saben una cosa Ministro bien paradójica por fortuna se ha demorado 11 años porque si lo hubiéramos terminado en el tiempo previsto las obras que hoy se requieren hacer y por eso el sobrecosto del proyecto, por la falta de planeación de Megabús no hubiera quien las hiciera, paradójicamente por la falta de planeación en lo del Megabús señor Ministro.

Yo quiero que usted entienda eso, obras que suman 286.000 millones. Hace, colega Zambrano, cerca de dos años el señor Presidente también en un concejo comunitario en Pereira anunció que la Avenida Sur – Sur se terminaría. Para poder terminar esa obra necesitamos 50.000 millones de pesos, solamente se han construido 4 kilómetros, esperamos que todos esos proyectos que seguramente de muy buena fe los anuncia el gobierno, pues se puedan concluir, porque eso es lo que espera la comunidad, eso es lo que esperamos todos cuando venimos aquí a este Congreso no solamente a discutir las leyes que el país necesita sino también a aquellos que representamos la región a jalonar los recursos para el desarrollo que se requiere. Me parece entonces importante que sobre este tema se dé también una respuesta muy precisa. Y no se preocupe colega Zambrano no es el peaje de Chachagüí el más costoso; es el que tenemos entre Pereira y Armenia, a la altura de Filandia, vale 8.900 millones de pesos. Queremos de verdad que de este debate puedan salir respuestas a todas estas inquietudes porque lo que queremos de verdad es lograr que el Gobierno Nacional haga los esfuerzos necesarios para que estos proyectos no queden inconclusos.

Con respecto al tema del Plan 2.500, aquí yo me tomé el atrevimiento de invitar a los señores alcaldes del norte del Tolima que gracias a la propuesta del señor Presidente para poderlos escuchar en sesión informal, van a poderlos escuchar en sesión informal, pero ellos han querido que este tema también se les pueda dar respuesta porque de treinta y dos kilómetros que estaban previstos para las vías Venadillo – Santa Isabel, Palo Cabildo – Casabianca y Villa Hermosa – Líbano, solamente se han construido entre tres y cuatro kilómetros, ellos ya han presentado una acción popular y esperamos que el señor Ministro les pueda dar respuesta de cuál es la opción que tienen para ver si estos proyectos, que llevan ya más de cuatro o cinco años planteados, se puedan concluir.

Señor Ministro, permítame para terminar saliendo un poco del temario para hacer simplemente cuatro o cinco preguntas adicionales. En el Plan de Desarrollo actual, usted se comprometió a incluir una carretera muy importante para la competitividad del país y es la carretera Anserma Nuevo – Asirá, es la carretera que hemos denominado carretera de la cuenca del río Cauca que une a Loboguerrero con Cartagena y muy seguramente en un futuro muy cercano con el Puerto de Urabá, una carretera con una pendiente de menos del 2%, es un proyecto prioritario que está en fase tres, desde el año 1997, lo único que falta es actualizar los precios, porque los diseños están totalmente concluidos y que es fundamental no solamente para el Eje Cafetero sino para todo el occidente del país y quisiéramos saber señor Ministro para cuándo este Gobierno tiene previsto adelantar ese proyecto. Usted y yo también hemos hablado de dos carreteras que inicialmente se habían previsto se ejecutaran con presupuesto nacional pero usted se manifestó y así lo entendí que estos dos proyectos tendrían que ir a través del crédito de los 1.000 millones de dólares que también se aprobó en el Plan de Desarrollo. Como usted bien me lo manifestó necesitamos la voluntad del señor Gobernador del Risaralda, él ya ha manifestado el interés en los proyectos; me refiero a la carretera Pereira – Marsella y a la carretera Yarumal – Arabia. Esos dos proyectos usted los ha anunciado también en la ciudad y esperamos que no desfallezcamos en esa intención, y que dentro de las solicitudes que haga el departamento lo consideren como prioritario en la disposición del Gobierno Nacional.

Dentro del Plan 2.500, yo tengo que decirlo, señor Ministro, las inversiones en Risaralda se hicieron y creo que se hicieron bien; solamente pedirle que no queden las obras inconclusas. Hay dos proyectos que son el tramo Pereira – La Florida, señor Ministro, faltan escasamente un kilómetro o kilómetro y medio para terminar esa vía, y el otro es el tramo La María – El Español en Santa Rosa. Yo tengo que reconocer que allá ha funcionado el Plan 2.500; sé que usted tiene un gran interés en que podamos llegar al Pacífico y ya se ha avanzado en las inversiones que se requieren entre Las Animas y Nuquí. Pero, Ministro, el tramo la Virginia - Apía, sé que ahí queda un proceso de licitación por cerca de 30.000 millones porque en esa vía se requiere ampliar y mejorar, pero se nos va a quedar un tramo en la mitad entre Pueblo Rico y Tadó, para poder llegar con una carretera pavimentada hasta el municipio de Quibdó. Yo quisiera, señor Ministro, como le dije en un principio que lo más importante son sus respuestas y que este debate sirva de parámetro, de base para saber cuándo nuestra región va a obtener una

respuesta positiva para lograr terminar estos proyectos. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Diego Patiño. El Ministro pide una disculpa; tiene que atender una citación por quince minutos en la Comisión Cuarta en tanto nos deja aquí con el doctor Becerra quien nos ilustrará sobre el Conpes y de la misma forma sobre los transportes masivos, el doctor Dendis, mientras llega el Ministro de Transporte.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Quiero hacer una aclaración, la Comisión Cuarta me había citado un día antes de esta citación, como me habían citado a las ocho aquí me hice presente. Yo vengo en seguida y doy respuesta a todos los temas y quisiera que los alcaldes fueran interviniendo. Yo tomo nota a través de David Becerra; el doctor René Cortés, subdirector de infraestructura de Planeación Nacional, también está listo para atender algunos temas que tienen que ver con Megabús. Se respondieron todas las preguntas sobre el transporte masivo en cuarenta hojas, pero la Secretaría parece que no las hizo llegar. Yo entonces voy, ya atiendo el debate de Metroplús y regreso.

Presidente:

Le damos la palabra al doctor David Becerra.

Secretario:

¿Pero vamos a escuchar a los alcaldes? Sí, escuchemos a los alcaldes.

Presidente:

Vamos a alterar el orden del día para aprobar unas proposiciones que están en Secretaría y de la misma forma para anunciar los proyectos del próximo martes, señor secretario se somete a consideración la alteración del Orden del Día, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

Secretario:

Aprobada, señor Presidente.

Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer las proposiciones.

Secretario:

Proposición

En mi condición de miembro de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, me permito proponer y presentar a consideración de esta célula legislativa la realización de una sesión de la Comisión en la ciudad de Arauca el próximo 29 de mayo de 2008 con el fin de evaluar temas de vital importancia para esta zona de frontera tales como: importancia de la tecnología de la Información y la Comunicación TIC; el nuevo modelo de televisión en Colombia, programa adelantado por el Ministerio de Comunicaciones; futuro de la actividad petrolera en la zona, planes de manejo ambiental en el campo Caño Limón y su zona de influencia, inversión social de Ecopetrol y Occidental de Colombia en esta zona alternativa de biocombustible en la región; servicio de gas para la comunidad de Arauca; planes, programas y proyectos en materia de energía eléctrica; Proyecto de ley número 120 de 2007 Senado conocido como ahorro de regalías; planes y programas de vivienda de interés social en Arauca; planes programas y proyectos del Ministerio de la Cultura en Arauca.

Para dicha sesión, cítese a los señores Ministros de Comunicaciones; Minas y Energía; Cultura; Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; directora del Departamento Nacional de Planeación; directora del IPSE; la UPME; directora de la Comisión Nacional de Televisión; presidente de la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol; directora de la Agencia Nacional de Hidrocarburos; director de la Corporinoquia, e invítese al señor gobernador del departamento de Arauca, diputados de Arauca, alcaldes y concejales de los 7 municipios del departamento, Cámara de Comercio, entidades del Estado, Gerente de Occidental de Colombia y gremios del departamento.

Atentamente,

Firmado:

Néstor Homero Cotrina,

Representante a la Cámara
departamento de Arauca.

Someta a consideración la proposición leída, señor Presidente.

Presidente:

Se somete a consideración la proposición leída ¿La aprueban los honorables Congresistas?

Secretario:

Aprobada, señor Presidente; vamos a dar lectura a los proyectos de ley que van a ser debatidos en la próxima sesión:

Proyecto de ley número 233 de 2008 Cámara, 168 de 2007 Senado, *por medio de la cual se dictan normas para la regulación y modernización de la Sociedad de Mejoras Públicas*.

Autores: honorables Representantes *Arturo Char, Dilian Francisca Toro y Miguel Pinedo Vidal*.

Proyecto de ley 212 de 2007 Cámara, 125 de 2006 Senado, *por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*. **Proyecto de Ley 112 de 2007 Cámara,** *por la cual se crea la Agencia Nacional del Espectro y se dictan otras disposiciones,* y

Proyecto de ley 272 de 2008 Cámara, *por la cual se reforma la Ley 37 de 1990 y se dictan otras disposiciones,* ejercicio de la profesión del economista.

Para la próxima sesión, tenemos cuatro proyectos, señor Presidente.

Presidente:

Vamos a declarar sesión informal para escuchar a los invitados, tiene la palabra el doctor Juan Carlos Granados.

Honorable Representante Juan Carlos Granados Becerra:

Yo quiero digamos que en concordancia con lo dicho, cuando pregunté por la presencia del Director del INCO y del director de Invías, dejar, abstraerme del debate sin la presencia de ellos por varias razones.

La primera en lo que tiene que ver con Plan 2.500 si lo revisamos de manera aislada, tramo por tramo, seguramente que vamos a encontrar que en algunos trayectos se ha avanzado en lo que tiene que ver con la obra, pero otros hoy a tres años y medio de ini-

ciados los contratos el avance en kilómetros es cero. De igual manera eso se ha advertido en los debates anteriores y hoy aunque el avance es cero no se han tomado medidas con relación a los contratistas, y ese no es un tema del Ministro de Transporte que está digamos que enmarcado en trazar las políticas sino es del resorte exclusivo del Director del INCO, del director del Invías. Pero en términos generales el Plan 2.500 no ha llegado al 61% y entonces no podemos decir que ha avanzado y que ha mejorado. Pero en un debate con el director del Invías, con el tema de las concesiones traía entre muchas inquietudes una que quiero dejar sobre la mesa de discusión en la Comisión, y tiene que ver no con el fracaso que encarna el proceso de estructuración de las concesiones, no con que no tengamos una legislación adecuada y que aquí se esté concesionando de acuerdo, se esté confeccionando el vestido de la concesión de acuerdo al concesionario, que no tengamos nuevamente una iniciativa del Gobierno en aras de tener una ley de concesiones, además de seguir repasando sobre la ausencia de Planeación y Hacienda en el tema de la infraestructura vial y especialmente en el tema de la planeación de las concesiones.

Lo de Pasto – Chachagüí que decía el doctor Pedro Obando no es nada diferente a eso, a la ausencia de Planeación Nacional y del Ministerio de Hacienda en la estructuración de estos proyectos, sobre una revisión de una vez por todas de la vida del INCO, como no hemos podido entender que este es un instituto que se debe encargar de un asunto netamente financiero, que debe estar frente al instituto una persona que entienda de cierres financieros; no necesitamos un residente de obra, que esté visitando todos los días las concesiones, eso lo hacen los ingenieros, necesitamos una persona que nos dé con certeza de cuáles son las obras que necesitamos ¿Qué cuestan? ¿Quién las va a financiar? y ¿cómo se hace un cierre financiero de eso? Esa vergonzosa modificación de los contratos, contratos como el de la malla vial del Cauca que tiene 23 modificaciones y aquí mi compañera de pupitre no me deja mentir, que pasó de 1.8 billones hoy a valer 4.8, y si actualizamos a dinero de hoy un corredor como ese vale casi 10 billones de pesos y ustedes saben si lo comparamos con el presupuesto nacional lo que eso representa, que hasta hace menos de seis meses no estaba la salida al puerto del Pacífico.

Adicional a eso, tenemos unas preocupaciones con concesiones. Cómo hacemos para equilibrar al interventor de las concesiones con el concesionario que vamos a diseñar, qué nos responde el Director del INCO con eso, nosotros tenemos una concesión como B.T.S., Briceño – Tunja - Sogamoso que es a 45 años, la concesión y los interventores los contratan a tres meses, dando una no continuidad en el proceso de interventoría, ahora un interventor de una concesión que es un negocio financiero es un ingeniero, seguimos desviados del mundo de las concesiones, pero adicional a eso una concesión como B.T.S., para no cambiar de ejemplo que vale 2.8 billones de pesos, o sea casi 3 millones de millones, el interventor se gana tres millones mensuales, el desequilibrio entre quién controla y quién ejecuta es absoluto. Y eso invita a que sea frágil y permeable. Pero adicional estamos hablando de un ingeniero que puede vigilar la construcción de la obra pero no la interventoría. Yo con B.T.S. tengo una dificultad y es que allí se hace una concesión para que se ganen 2.8 billones de pesos, un concesionario que dice que va a aportar 57.000 millones de pesos (río) en un plazo de 10 años, donde los mayores aportes son en el año 8 y 9 cuando en el año 3 y 4 ha recaudado el concesionario más de 167.000 millones. Entonces, lo que yo me pregunto es para qué sometemos a mi departamento, al departamento de Boyacá, a estar empeñado en una concesión por treinta años prorrogables por 16 más o sea por casi medio siglo, cuando el último año de peajes supera la cifra de lo aportado por el concesionario. Entonces, aquí la plata ¿la está poniendo quién?

Pero no contentos con eso, cuando se concesiona entonces se le saca un tramo y después se le adiciona el mismo tramo, pero por obra pública. Entonces, mire lo que está pasando, que estamos adjudicando obra pública de manera directa. Voy a colocar el ejemplo con B.T.S. B.T.S. tiene cuatro tramos entre el peaje de Albarracín y la ciudad de Tunja, los únicos tramos con alguna dificultad de suelo de estabilidad, pero adicional a eso, tramos que por su dificultad el concesionario dijo no, no aceptarlos dentro de la concesión, los excluyeron, pero después el Gobierno aportó 365.000 millones de pesos para construirlos, o sea que el concesionario aporta 57.000 que todavía no los ha terminado de aportar porque los va a terminar de aportar en el año 8 y 9, recauda en el último año más del aporte, pero además se hace merecedor por ser concesionario de un contrato de 365.000 millones de pesos que son aportados por el presupuesto nacional, entonces una obra que estamos pagando los colombianos o por peaje o por impuestos, o por peaje o por presupuesto nacional, ese no es el esquema, la naturaleza de las concesiones era liberar recursos, atraer inversión privada y hoy ni una cosa, ni otra, esas son cosas que sólo contesta el Director de INCO.

Un tema nuevo porque lo anterior lo había venido diciendo con insistencia, es ¿qué está pasando con la compra de predios? Y con la defensa de los abogados por parte del Estado en la malla vial del Cauca que la conoce mejor la doctora Gema López, teníamos unos predios y cambiaron el trazado, entonces tocó comprar otros, después de haber adquirido unos, pero en esa compra de otros, entonces nos encontramos con un predio que se llama, Parador de Buga y mire el esquema y lo voy a explicar con eso, esta sí es la preocupación más grande, me parece que merece un debate al Director del INCO en Plenaria, yo espero que eso no esté pasando alrededor de todas las concesiones en la compra de predios, el esquema entonces es, va la concesión en su obligación de gestión de predios a comprar el predio, el dueño del predio no lo vende, entonces se inicia un proceso de expropiación y en el proceso de expropiación se hace un avalúo, avalúo que por supuesto el dueño del predio objeta, para el caso del parador de Buga, el predio valía 2.000 millones de pesos, el dueño del predio lo objetó y entonces una juez, Juez de Buga, la Juez Civil del Circuito de Buga, nombró un perito y ese perito dijo que valía 14.000 millones de pesos tres meses después, y los abogados del INCO no objetaron ese peritaje, yo sólo traigo ese ejemplo y espero eso no haya estado sucediendo a lo largo y ancho de la geografía nacional, lo que tiene que ver con la compra de predios, pero adicional a eso, todo se retrasa cuando no hay planeación, porque cuando

vamos a trazar por un lado cambiamos el trazado entonces hay que comprar nuevos predios, pero hay una cosa adicional y es que hay que volver a hacer toda la gestión porque si cambiamos el trazado entonces los estudios y diseños son otros, las licencias ambientales son otras y por supuesto los predios son otros.

Yo no quiero ahondar porque no está el Director del INCO, pero sí me parece fundamental que el Director del INCO en lo que tiene que ver con las concesiones esté presente y las explicaciones con el Plan 2.500 pues no las puede dar el Ministro. El Ministro, mire, yo no quiero salvar hoy al Ministro aquí, pero ¿quién discute que el país necesita una política de autopistas y de dobles calzadas? nadie, esa es la obligación del Ministro, formular eso, ahí está, hoy nos van a mostrar nuevamente lo aprobado en el Confis que lo celebro con grandeza, parece que hizo un trabajo bien logrado el Ministro, pero eso es parte de la formulación de políticas. ¿Quién discute que necesitamos un país de autopistas y que necesitamos concesiones para eso?, ¿y que hay que repotencializarlas? Nadie lo discute, es ¿Cómo las repotencializamos? ¿Cómo hacemos las concesiones?, nadie discute, nacido de ese sueño del país profundo, el Plan 2.500, pero ¿Qué hemos hecho para sacarlo del retraso? y ¿Qué hemos hecho con quienes han incumplido? ¿Por qué hoy hay tramos con avance cero? Y siguen los procesos contractuales ahí, eso también lo explica el director de Invías, yo sólo quería con eso señor Presidente dejar mi inconformismo con la no presencia del Director del INCO y con la no presencia del director de Invías, agradecerle al Ministro que seguramente más tarde nos contará lo que tiene que ver con los corredores de competitividad que definitivamente los necesita el país, los necesita pronto, esperamos que rápido estructuren el documento Conpes y que inicien los procesos de licitación o los procesos a que haya lugar para iniciar la ejecución de esas obras que seguramente van a desarrollar de manera importante la competitividad de nuestro país.

Especialmente yo tengo noticia de Boyacá, la vía Cusiana, la vía que comunicará a toda la Orinoquia con el centro del departamento y con el centro del país y nos dará la posibilidad de tener un corredor rápido, ágil de Venezuela hacia el centro del país, la vía de Otanche – Puerto Boyacá que me parece adecuada, la del Carare y todas esas que nos han dibujado desde hace mucho rato, ojalá se materialicen rápido, yo le agradezco eso al Ministro pero sigo y termino diciéndole que sí expreso mi inconformismo con la no presencia del Director del INCO en esta sesión y me parece que es fundamental, que a los cuestionamientos que yo he hecho, que seguramente se les haga llegar al señor Director del INCO una copia de lo dicho para que en un debate próximo resuelva los interrogantes nuestros, interrogantes que solo de voz de él lo podemos hacer, porque estamos hablando de una entidad que todavía no ha podido estructurar el control interno de la entidad, entonces si no ha podido estructurar el control interno de la entidad a ¿quién le preguntamos? ¿A nadie?, pues a él, a nadie más. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Juan Carlos Granados. Tiene la palabra el doctor Buenaventura León, de todas formas el Director de INCO está tratando de salir de un compromiso para hacerse presente acá en la Comisión.

Honorable Representante Buenaventura León León:

Gracias, señor Presidente. De manera muy concreta compartir cinco reflexiones sobre el debate que hoy se ocupa la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara, desde cuando yo llegué al Congreso hemos venido haciéndoles unos debates a los sistemas de concesión, pero hay que reconocer que el Estado ha venido aprendiendo y ha venido mejorando. El primer debate que yo tuve la oportunidad de hacer en este Congreso fue sobre la concesión de la vía al llano Coviandes, donde hablábamos de concesiones de primera generación, donde la adjudicación ni siquiera doctor Juan Carlos se dio a través de un proceso licitatorio sino una adjudicación directa en una concesión de esa magnitud, pero hoy el Estado poco a poco ha ido mejorando y hoy ya hablamos de concesiones de tercera generación y básicamente buscando un equilibrio financiero, un equilibrio contractual entre el Estado y el concesionario, yo creo que el Estado ha venido mejorando en eso, hoy sin tener una visión del tema del país, pero en lo que tiene que ver con Cundinamarca, en nuestro departamento estamos viendo la ejecución de una serie de obras importantísimas no solamente para nuestro departamento sino para el desarrollo de la Nación, para buscar la competitividad y desatrasar esos proyectos viales que son necesarios en un mundo de aperturas y en un país que no se puede quedar por fuera de ese esquema.

Hoy encontramos grandes avances en la vía Bogotá – Girardot, hace un año estuvimos, la Comisión Sexta sesionó en Villeta, yo quiero agradecer ese acompañamiento y dar un informe, hoy encontramos ya iniciadas las obras de la doble calzada Bogotá – Villeta, eso lo tuvo esta Comisión en un debate que hizo al Ministro, en una citación al Ministro y al Director del INCO, con la solución a un problema de la falla de Cune que venía desde hace más de diez años, donde se vienen invirtiendo una serie de recursos, donde se perdieron muchos recursos de parte del Estado y encontramos una solución a corto plazo, en la misma vía al llano que le hemos hecho unos debates tanto en Comisión como en Plenaria hoy quiero reconocerles al INCO y al Gobierno que se ha mejorado, inclusive ya pasaron, ya renegociaron esa concesión, el concesionario no había recibido una serie de vías, de tramos que había ejecutado el Invías, hoy ya la recibieron y hoy está reestructurada por completo esa concesión que era de primera generación muy gravosa para el Estado. Por lo menos en lo que tiene que ver en nuestro departamento de Cundinamarca sí vemos, la verdad, que una serie de adelantos de obras importantes en materia de doble calzada y la presencia del Gobierno Nacional a través del INCO, me parece que ha sido fundamental. Hay un tema que creí superado, qué bueno que ahora el Ministro nos está acompañando, al cual le hemos hecho varios debates sobre la ruta del sol; en mi convencimiento estaba que la ruta del sol especialmente en el tramo Tobia Grande – Puerto Salgar estaba ya definido. Hoy pareciera al escuchar al Ministro extraoficialmente como si todavía estuviera pendiente y en el Consejo Comunal de Honda pareciera que el Ministro todavía sigue

pensando en el tema de Villeta – Honda que me parece que en eso hemos tenido opiniones diferentes, la nuestra acompañada inclusive con la posición de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Entonces en ese orden de ideas, señor Presidente y dándole una bienvenida al Director de INCO, doctor Alvaro José, yo quiero decirle a la Comisión que en lo que tiene que ver con nuestro departamento de Cundinamarca sí estamos viendo las obras en materia de concesiones, ese adelanto de la obra Bogotá – Girardot, ese adelanto y ese replanteamiento, esa reestructuración, esa renegociación de la vía al Llano, me parece que es muy importante para el Estado, la contratación Bogotá – Villeta me parece que es fundamental para posteriormente anexarla a la licitación de la ruta del sol, Tobia Grande – Puerto Salgar y hasta la Costa Atlántica, o sea que estamos viendo, la verdad, una serie de obras que estuvieron pendientes durante muchos años, durante toda la vida, hace quince días o veinte días el director del Invías realizó una reunión con todos los alcaldes, el Gobernador y los Parlamentarios para mirar el tema del Plan 2.500 y el tema de todas las obras en el departamento de Cundinamarca, aquí habían existido algunos problemas por parte del contratista, pero también debo reconocer el gran esfuerzo que está haciendo el director del Invías.

Para poder sacar adelante el plan 2.500 en el departamento de Cundinamarca, dos, tres preguntas puntuales. La primera es frente al artículo 141 de la Ley 1152 de la Ley del Plan de Desarrollo, allí con autorización del Presidente de la República se incluyó una serie de vías importantes para las distintas regiones del país, que eso no se quede en expectativas y en frustraciones. Por eso qué bueno hubiese sido que estuviera aquí el señor Ministro de Hacienda quien estaba citado, porque no pueden esos proyectos quedar en letra muerta simplemente para enmarcarlos, que quedaron muy bien plasmados en el Plan de Desarrollo pero que no tengan una ejecución, y era preguntarle al Ministro sobre un tema sobre el cual se ha venido trabajando y es la recuperación de la línea férrea de Puerto Salgar a Facatativá; ese tema es fundamental porque lo que siempre nos habían hablado era la línea férrea Santa Marta – Puerto Salgar y continuaba hacia el Huila - Tolima – Huila. Hemos venido insistiendo en la necesidad, sabemos que tenemos problemas por zonas de montaña, pero que se nos informe a la comisión sobre esta gestión, esta petición que se está haciendo en el departamento de Cundinamarca, las posibilidades de poder apoyar la recuperación de esa línea férrea, en ese orden señor Presidente eran las inquietudes y esperamos pues que los funcionarios del Gobierno nos puedan hoy a lo que se ha planteado a lo largo del debate dar la respuesta satisfactoria. Gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctor Buenaventura León. Vamos a declarar sesión informal para escuchar a los invitados y después continuaremos con el debate; se somete a consideración la declaración de sesión informal, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

Secretario:

Aprobada, señor Presidente.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Presidente aquí se encuentra presente el señor Alcalde de Santa Isabel en representación de los alcaldes del norte del Tolima; yo le agradecería que le diera la palabra.

Presidente:

Invitamos al señor alcalde de Santa Isabel, doctor Jorge Castellanos, tiene la palabra.

Doctor Jorge Castellanos, Alcalde de Santa Isabel:

Muy buenos días, señor Presidente, honorables Representantes a la Cámara y delegado del Ministro de Transporte. Soy el alcalde del Municipio de Santa Isabel en el departamento del Tolima; está ubicado en el norte, está distante a 72 kilómetros de la ciudad de Ibagué y estamos distantes a 36 kilómetros de la carretera que conduce de la ciudad de Ibagué al municipio de Honda. Hemos pedido aquí la colaboración y la intervención del Gobierno Nacional preocupados por el Plan 2.500; precisamente el fin de semana pasado estuvimos haciendo presencia los alcaldes del departamento del Tolima en el municipio de Honda en un consejo comunal y, como lo manifestaba uno de los Representantes a la Cámara, salimos un poco desalentados y preocupados con las respuestas que el Gobierno Nacional y en especial el Ministro de Transporte y el Director de Invías nos dieron con respecto al Plan 2.500. Yo le he hecho seguimiento al Plan 2.500 porque esta es la tercera alcaldía que hago en mi municipio; en 1995, 1997 tuvimos la oportunidad con el Gobierno del entonces ex gobernador Francisco José Peñalosa (q.e.p.d.), lograr el pavimento de 10 kilómetros a través de la Gobernación del Tolima. Posteriormente la segunda administración a través de una concertación con el Gobierno Nacional y con los representantes de la clase política, pudo ser incluida esta vía dentro de las que se iban a pavimentar, dentro de las que se iban a incluir en el Plan 2.500 y ya en el año 2002 y en el 2003 hicimos las respectivas visitas al señor Ministro de Transporte para que esta vía quedara incluida y al mismo tiempo se asignaran unos recursos. Es así como se abrió una licitación a partir del año 2005 y de esa licitación fueran incluidas las vías Santa Isabel – Junín – Venadillo en un tramo de 13 kilómetros, la vía de Palo Cabildo – Casabianca, la vía del Líbano – Villahermosa, la vía de Rovira – Corazón, la vía de Prado – Dolores, la vía Chaparral – El Limón.

De estas vías del Plan 2.500, hasta el momento, ya va para tres años; solamente se ha ejecutado un 14.9% de una inversión de 33.800 millones de pesos equivalentes así: por ejemplo la vía Santa Isabel – Venadillo – Junín un kilómetro de 13 kilómetros proyectados para pavimentar; en la vía Rovira – Corazón dos kilómetros de 18 kilómetros, en la vía Prado – Dolores dos kilómetros de 7.6 kilómetros, en la vía Chaparral – Limón dos kilómetros de 14 kilómetros; en la vía Líbano – Villahermosa dos kilómetros de 15 kilómetros y en la vía Palo Cabildo – Casabianca medio kilómetro de 7 kilómetros.

Los alcaldes preocupados interpusimos una acción popular para la ejecución del Plan 2.500 y del programa de audiencias que el Gobierno Nacional delegó en el Instituto Nacional de Vías –Invías- la ejecución del mismo, para tal efecto en su ejecución

en el departamento del Tolima el Invías adelantó el proceso de licitación, S.G.P. 110 de 2005 y como consecuencia celebró el contrato 2739 de noviembre 17 del año cuyo objeto es el estudio, diseño de la reconstrucción, pavimentación y/o repavimentación del grupo de 4 tramos ya mencionados anteriormente, y con un plazo de ejecución de 24 meses actuando inicialmente como contratista el señor Bernardo Miguel Elías Náder. El contrato posee un acta de inicio del 12 de enero de 2006 con fecha de culminación el 11 de enero de 2008, el actual contratista por cesión que hiciera el contratista inicial es Unión Temporal Vías del Futuro conformada por Infracol Ltda. y Grupo Americano en Construcciones S.A., a la fecha que iniciamos la Acción Popular el año pasado, a comienzos de este año, a la presentación de la presente acción ya debía haber estado terminada la obra y resulta desalentador, Señor Presidente, que de acuerdo con el informe que existe en la página Web a fecha de diciembre del año inmediatamente anterior, solamente en estado de ejecución de la obra tan solo se encuentra ejecutada en un 11%.

Por lo tanto los alcaldes del norte de Tolima no solamente los del norte del Tolima sino también los del plan y los del sur y el mismo gobernador del departamento del Tolima nos encontramos inmensamente preocupados por esta situación. Sabemos que también para el departamento es muy importante la doble calzada que conduce Bogotá – Girardot – Ibagué o el túnel de La Línea.

El Gobierno Nacional viene hablando de competitividad y de conectividad y necesitamos también que las vías terciarias y en especial las vías secundarias que conducen a nuestros municipios sean competitivas y se puedan conectar de un municipio a otro, son unos municipios inmensamente agrícolas. Somos la despensa de productos como arveja, papa, yuca, café, mora; producimos una gran cantidad de arveja; aproximadamente entre 60.000 y 70.000 bultos salen cada cosecha y estas cosechas en muchas ocasiones se pierden totalmente por la situación de esta carretera. Por lo tanto, señor Presidente y señor Ministro, les pedimos como lo hicimos en Honda, que si a estos contratos se les está decretando la caducidad se haga con celeridad y sin saber a este *modus contratus,* se busquen algunas firmas que verdaderamente funcionen, porque en el departamento del Tolima como lo ha manifestado el Ministro y como lo ha manifestado el Presidente ha fracasado este plan 2.500. Mil gracias.

Presidente:

Muchas gracias, invitamos al alcalde de Pasto, doctor Eduardo Alvarado; tiene la palabra el doctor Bérner Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Presidente, Presidente no sé, es decir, que pronto el señor Alcalde intervenga en lo que tenga que ver con algún tema de movilidad, porque los interrogantes son con el señor Ministro y si el señor Ministro no está después le tocaría volver a hacer la intervención, de ahí que como que divida la intervención el señor Alcalde, pero que tan pronto llegue el Ministro se permita continuar con el interrogante que él tiene sobre todo con la ciudad de Pasto.

Presidente:

Doctor Bérner Zambrano el señor Ministro dejó aquí al doctor Becerra para que tomara apuntes y si es necesario le volvemos a dar la palabra si realmente los apuntes no quedan tomados de acuerdo a sus inquietudes, le damos la palabra al señor Alcalde.

Doctor Eduardo Alvarado, Alcalde de Pasto:

Muchas gracias, señor Presidente, honorables Representantes. Quiero en primer lugar agradecer la invitación que la Comisión a instancia de diferentes Representantes encabezados por el doctor Bérner Zambrano, el doctor Pedro Vicente Obando Representantes de la región han hecho a la alcaldía de Pasto para asistir a esta sesión y por supuesto saludar que se desarrolle este debate con el fin de que se concreten las soluciones a algunas aspiraciones muy importantes en materia de infraestructura vial en nuestro municipio y en nuestra región. Tengo que reconocer, señor Presidente, que el departamento en general y el municipio han sido mirados con mucho aprecio por el Gobierno Nacional del Presidente Álvaro Uribe y por el Ministerio de Transporte, ha habido unas obras importantes que empiezan ya a verse en sus resultados y que van cambiando las condiciones de atraso en nuestra infraestructura vial en la región. Por fortuna muchas de las solicitudes que se hicieran en el primer consejo comunal de gobierno que hizo el presidente en su primer gobierno hoy son una realidad o están en marcha y ese reconocimiento hay que hacerlo antes de entrar a plantear las carencias y las dificultades de este momento. Sin embargo, las necesidades son tantas que hoy nos topamos ya con nuevas dificultades o con temas que están interrumpidos y que amenazan con quedarse interrumpidos.

Estamos iniciando una gestión de cuatro años por mandato del pueblo de Pasto en la alcaldía. Hoy precisamente se entrega al honorable Concejo Municipal el Plan de Desarrollo, la propuesta del Plan de Desarrollo y para responderle a las necesidades del desarrollo local en materia de infraestructura vial hay muchas expectativas que solamente pueden ser resueltas en la medida en que hay un compromiso de la Nación y hay apoyo del Gobierno Nacional; nuestras ciudades no tienen los recursos suficientes para responder a los retos del desarrollo local, del ordenamiento territorial, de las nuevas necesidades urbanísticas, sin el apoyo de la Nación. Así lo ha entendido el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez; por eso en el Plan Nacional de Desarrollo está incluido el tema de ciudades amables, el tema de los sistemas de transporte masivo para unas ciudades y el tema de los sistemas estratégicos de transporte público colectivo para otras. Pasto está empeñada con todo el entusiasmo en sacar adelante y ojalá en ser la primera ciudad intermedia que cuente con un sistema integral estratégico de transporte público colectivo que signifique optimizar los recursos dispuestos para eso que significa equidad y mejoramiento en la calidad del servicio para nuestros usuarios, y que por supuesto mejora la infraestructura vial de nuestro municipio; esperamos y ya estamos ad portas de que Planeación Nacional apruebe el documento de consultoría que diseña las líneas generales, los corredores estratégicos para el sistema en Pasto y esperamos arrancar muy próxi-

mamente con este proyecto que va a significar una gran transformación de nuestro municipio.

Se han hecho inversiones importantes pero hay una obra inconclusa en nuestro municipio que yo quisiera al tiempo que agradezco al Gobierno y agradezco al Ministerio y miramos con una gran expectativa lo que viene en materia del Plan de Movilidad.

Yo no quisiera que pasáramos por alto en este debate, que a buena hora han convocado ustedes honorables Representantes, para que en Pasto no quede inconclusa la obra del paso nacional de Pasto, no hay en Colombia estoy seguro y de alguna manera me precio de conocer varias regiones de nuestro país, no hay en Colombia un paso de vía nacional por una ciudad en peores condiciones que el que existe hoy en la ciudad de Pasto en la mitad de su trayecto, porque todo estaba en esas condiciones, pero por una inversión importante del Gobierno Nacional se adecuó con algunas deficiencias que han sido objeto de críticas en relación con la calidad de la obra, pero se adecuó aproximadamente el 50 ó 55% de la vía y contamos con una magnífica avenida que en la mitad del trayecto por toda la ciudad de Pasto se convierte luego en una trocha intransitable que genera toda la mortificación a los vehículos, a los peatones, a todo el mundo, esa obra no tiene ningún sentido que quede inconclusa y no es suficiente que exista una promesa para hacerse en años venideros, no hay ninguna razón para que se aplace la ejecución de ese segundo tramo del paso de la avenida Panamericana o paso nacional por Pasto, en nuestro municipio. Y queremos pedirle al Ministerio que así como se ha visto con buenos ojos el tramo anterior y en el período de Gobierno anterior que se resuelva de una vez por todas ese tramo. Ello implica también que se resuelvan dos intersecciones viales que hoy son conflictivas en la ciudad de Pasto en este mismo paso nacional, y que deben ser resueltas por el Gobierno Nacional a través del Ministerio y el Invías, que tienen que ver con puentes o intersecciones viales en dos sitios denominados uno el sector de Caracha y otro el sector de las Banderas. Que todo el mundo hasta los niños de primaria hoy cuando se encuentran con uno es increíble el nivel de reconocimiento del problema que existe en esa zona que hasta los niños de primaria hoy le reclaman a uno como alcalde que haga algo para resolver esa intersección vial que es una intersección que le corresponde a la Nación, porque es el paso nacional por Pasto en cruce con la circunvalar al volcán Galeras.

De tal manera que tenemos mucho optimismo de lo que se va a hacer; hemos encontrado un magnífico apoyo del Departamento Nacional de Planeación en la consolidación de esa propuesta sobre el Plan de Movilidad y del Sistema Estratégico de Transporte Público, que nosotros le agradecemos que nosotros valoramos, que significa un mayor compromiso para sacar adelante y vamos a hacer sin duda aquellos que podamos demostrar que los sistemas estratégicos de transporte público en las ciudades intermedias son posibles y van a generar una gran transformación en la calidad de vida de nuestros municipios y nuestras ciudades; solamente queremos pedir señor Presidente al señor Ministro que no quede inconclusa una tarea que se ha iniciado con éxito y que no hay ninguna razón para que quede inconclusa, ni para que se aplace para vigencias posteriores, queremos que se concrete, que eso sea planteado en esta vigencia y lo más pronto posible. Muchas gracias, señor Presidente y honorables Representantes.

Presidente:

Vamos a levantar la sesión informal para continuar con la sesión formal ¿quieren los honorables Congresistas volver a sesión formal?

Secretario:

Sí lo quieren, señor Presidente.

Presidente:

Le damos la palabra al doctor Néstor Homero Cotrina.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Gracias, señor Presidente. Como usted lo manifestó al comienzo de esta sesión, es importante desde todas las regiones, darle a conocer una vez más al señor Ministro las inquietudes que nos asisten en cada una de nuestras regiones que no es nada nuevo. Hemos oído a Nariño, hemos oído a Risaralda, hemos oído a Cundinamarca, a Boyacá y el común denominador es el requerimiento en las vías de cada uno de nuestros pueblos, de cada uno de nuestros municipios. Es importante recalcar que si bien es cierto el Gobierno Nacional ha estado atento a atender de una manera pronta las necesidades que se han presentado, también es cierto que se han presentado inconvenientes que tienen que ver con la realización de obras, obras que comienzo por decir, la reparación del Puente Caranal donde el año inmediatamente anterior se hizo una inversión de cerca de 3.500 millones de pesos y el pasado 14 ó 15 de abril, ese puente colapsó. Afortunadamente el Gobierno de una manera inmediata al día siguiente, eso hay que resaltarlo en el Invías, al día siguiente ya teníamos la atención del Invías y en el día de ayer se adjudicó ya el contrato para un puente, una infraestructura metálica para permitir el paso entre los municipios de Tame y Fortul; eso hay que mencionarlo como algo importante, como algo eficaz del Gobierno en darnos respuestas a esto.

Pero también tenemos que seguir insistiéndole al Gobierno con situaciones muy importantes como la ruta de la soberanía que tuvo un auge grande cuando hubo aquel enfrentamiento entre las relaciones de los gobiernos de Caracas y Bogotá; ahí se alcanzó a oír hasta pronunciarse de una urgencia manifiesta para hacer unas inversiones importantes en la ruta de la soberanía, pero no fue sino arreglarse las situaciones y nuevamente al congelador. Lógico que entendemos que ya no hay argumentos para utilizar la figura de la contratación de la urgencia manifiesta, pero sí es importante y el doctor Ciro Rodríguez creo que lo ratifica y no me deja mentir que la ruta de la soberanía es la comunicación entre Pamplona y Saravena; Pamplona un municipio de Santander que tiene relación con Cúcuta, municipio donde el Representante Ciro Rodríguez nuestro Presidente sabe que hemos venido reclamando inversiones prontas en la ruta de la soberanía. Dentro del Plan de Desarrollo quedaron 150.000 millones pero hace falta pavimentar 140 kilómetros, qué noticia más importante para los Santanderes, Boyacá y Arauca, que de una vez por todas como lo decía el honorable Representante Bérner Zambrano, hombre, que las obras no queden inconclusas, que es la política de

este Gobierno que todas las obras se culminen, qué importante que se le asignaran los recursos para la pavimentación de esos 140 kilómetros que le hacen falta a la ruta de la soberanía, comunicar a La Legía con Pamplona y de esa manera estaríamos desembotellando a los Santanderes, Boyacá y Arauca y se convertiría en un corredor bastante dinámico para la fluidez de la economía en nuestro país.

También es importante decirles hoy al señor Ministro y al director de Invías que si bien es cierto se han hecho importantes aportes en el puente Banadías donde cerca de 10.000 millones se han invertido, pero con la ola invernal es posible que estas inversiones corran el riesgo de que nuevamente ese puente, si no se le hacen unas defensas, pueda colapsar; por eso es importante que el Invías practique una visita muy importante al puente Banadías para que no se vayan a perder esos recursos como pasó ya con el puente Caranal que se invirtieron 3.500 en un contrato el año pasado y que ya colapsó este año, es importante hacerles como un seguimiento a las inversiones que se viene haciendo para que realmente se proteja nuestro patrimonio.

Quiero expresarle al señor Ministro la necesidad que tenemos los araucanos de una variante para que no entren los vehículos de tráfico pesado por las vías urbanas de Arauca. Afortunadamente esta semana nos dieron una buena noticia, que ya hay los recursos para el estudio de esa variante, pero qué importante que solamente no se nos quede en el estudio, sino que posteriormente se le asignen los recursos para que esa variante sea una realidad y podamos comunicarnos directamente Caracas con Bogotá en el corredor de la troncal del Llano; igualmente se le ha pedido al señor Ministro que a través de un documento Conpes se incluya la doble vía Hato Corozal – San Salvador – Tame como una ruta o como una vía nacional para que realmente pueda hacer inversiones Planeación. Como no está reconocida como una vía nacional pues ha sido con recursos de los departamentos de Casanare y con recursos del departamento de Arauca que tenemos esas vías. Por eso es importante que en ese documento Conpes, doctor Becerra, nos quede ya inscrita la vía Corozal - San Salvador – Tame, para la cual el Gobierno ha apropiado unos buenos recursos; por fin, les ha dado una buena respuesta a los departamentos de Arauca y Casanare que va a hacer el puente sobre el río Casanare a la altura de San Salvador, esa sí es una noticia muy importante, pero no solamente queremos que quede el puente ahí sino que toda la vía tenga el reconocimiento de que es una vía de nivel nacional.

Por otra parte, los transportadores en el departamento de Arauca han tenido el gran inconveniente de que tienen que ir hasta Cúcuta a solicitar un cambio de ruta, a solicitar trámites que tienen que ver con el transporte, se les ha pedido en reiteradas ocasiones tanto al señor Presidente como al señor Ministro que se cree una oficina en Arauca, una oficina que bajo un convenio el señor Presidente decía que un convenio con la Cámara de Comercio, yo considero que no es el más acertado, ese convenio debería ser con el Instituto de Tránsito del departamento de Arauca, para que realmente no tenga un transportador que, a pesar de que no tenemos vías, porque no tenemos vías como para ir a Cúcuta, pueda resolver su problema de un cambio de ruta de los trámites que tenga que hacer en materia de transporte que los pueda realizar desde Arauca y no tenga que desplazarse a la ciudad de Cúcuta sin demeritar, y no me mire doctor Ciro Rodríguez que no le estoy quitando competencia hacia Cúcuta, sino solamente reclamando que los araucanos tengan derecho a un servicio mucho más ágil a un servicio que realmente les facilite a los transportadores.

Por otra parte hay que dar un parte importante frente a las vías, pero es importante que el país conozca que el departamento de Arauca ha invertido grandes recursos en la construcción de sus propias vías, aspiramos a conectarnos, a terminar en el menor tiempo posible esa vía Tame – Arauca que es fundamental para que los araucanos podamos tener un transporte fluido, para que los araucanos podamos de una manera importante comunicarnos no solamente en el departamento y con los departamentos sino con el interior del país.

Es de vital importancia decirle al señor Ministro que en el departamento de Arauca hay que hacerle una revisión a la mayoría de los puentes; en esta época que se aproxima la ola invernal, comienzan a ser amenazados y es muy triste, esos puentes han costado mucho dinero y que por falta de un mantenimiento preventivo se nos vengan abajo como ha sucedido con el Banadías, como sucedió con el Caranal y como sucedió en días anteriores con el Lojeño. Entonces ahí se requeriría eso y como se está dejando la alerta del Banadías que ha tenido más de 10.000 millones de pesos en inversión que realmente no se descuide el mantenimiento preventivo que requieren estos puentes para que haya una comunicación fluida.

Yo creo que lo que han manifestado mis compañeros y aquí en la Comisión Sexta tiene esa gran preocupación, se habla del Plan 2.500, se habla de cantidad de buenas intenciones que ha habido por parte del Gobierno, nos asiste a nosotros como Representantes la gran preocupación de que inversiones tan importantes que se han hecho no se vayan a dilapidar, no se vayan a quedar en riesgo por no tener un mantenimiento a tiempo. Yo creo señor Presidente que en aras del tiempo, vamos a permitir que otro compañero también haga sus respectivos aportes, no sin antes recordarles a los compañeros que me han aprobado la proposición que el próximo 29 de mayo esta Comisión va a estar sesionando en la ciudad de Arauca, donde aspiramos a que la mayoría me acompañen; ya me han ratificado algunos que me van a estar acompañando en la ciudad de Arauca, agradecerles y decirles que visítennos, yo creo que en Arauca ustedes van a tener la oportunidad de ver qué es la Arauca, no que se ha transmitido muchas veces por los medios de comunicación, una Arauca violenta, una Arauca sin ley, no, es una Arauca que realmente tiene medidas de seguridad que ha avanzado mucho con la seguridad democrática, que es una Arauca productiva, que es una Arauca de gente honesta, que es una Arauca de gente trabajadora y que es una Arauca por sobre todo de puertas abiertas, van a darse cuenta allá de que no solamente su compañero de comisión los va a atender, sino que van a encontrar a un pueblo solidario con todos y cada uno de ustedes. Por eso, les agradezco inmensamente el que me hayan apoyado lo de la proposición y espero contar con la presencia de ustedes que engalanan de verdad la institucionalidad, porque cuando comienza ya el Congreso en pleno, cuando comienzan a

ir, tres, cuatro y cinco Ministros a una región, eso significa que hay un acompañamiento no solamente del Gobierno Nacional sino también del legislativo y que es muy importante en estos momentos en que hemos sido tan censurados, en que hemos sido tan cuestionados, decirle al pueblo que estamos trabajando fuertemente por demostrar la legitimidad de este Congreso, por demostrar que aquí estamos es para defender a todos los colombianos, a todas las personas que han depositado en nosotros ese voto de confianza. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, señor Representante. Señor Secretario, tiene una información.

Secretario:

Sí, señor Presidente, para anunciar el quinto Proyecto de ley número 244 para la próxima sesión, *por medio de la cual se establece la obligación de implementar la portabilidad numérica y se dictan otras disposiciones*, era para eso. Gracias, señor presidente.

Presidente:

Tiene la palabra la doctora Gema López.

Honorable Representante Gema López de Joaqui:

Muchas gracias Presidente, bueno manifestar que con referencia a la concesión del Valle del Cauca que muy bien se expresó aquí el doctor Juan Carlos Granados comparto absolutamente las inconveniencias que en ello se presentan, voy a referirme especialmente al Plan 2.500 en el departamento del Cauca, si bien es cierto allá se invirtió un recurso como bien lo dice el doctor Daniel Andrés en su documento para unos tramos de las carreteras Morales – La Toma – Suárez, para unos tramos de las carreteras Morales – La Toma – Suárez; Rosas – La Sierra; El Estrecho – Balboa; Piendamó – Silvia - Toribío -Jambaló, no es menos cierto que algunos, doctor, han sido terminados pero yo lamento mucho frente al contrato 1699 y quiero de manera muy respetuosa decirle al director de Invías ¿cuál es la razón para que se presente esta situación? ¿Se modificó el contrato reiteradamente modificando plazos, modificando términos, modificando precios, modificando anticipos? y hoy de los veinte kilómetros propuestos inicialmente escasamente hay ejecutados 10 kilómetros, la prórroga ha venido de prórroga en prórroga y la última si no me equivoco se dio hasta el 29 de febrero de 2008 que es la última prórroga suscrita y enviada a mi oficina, los documentos del doctor Andrés. Le reitero que no es la única prórroga.

Entonces la pregunta mía es ¿cuál es la razón para no ejecutar, o no, más bien requerir a la Unión Temporal Diego Perea M., que es la contratista de este tramo, no es justo, doctor, que no se haya hecho sino escasamente el 50% con reiteradas prórrogas. De 1.770 millones de pesos que costaba inicialmente el contrato pasó a 3.022 millones; obviamente eso modificó. Entonces hago esa reiteración; de igual manera en el contrato 1591 que concierne a Piendamó – Silvia, aún faltan tres kilómetros que no se han ejecutado y que de pronto tendrán que adicionar como se han venido adicionando casi todos. El tramo Toribío Jambaló con la unión Temporal Jaime Vargas, también faltan dos kilómetros por ejecutar, no me pude informar ni me han allegado información sobre el doctor Daniel García acerca de un recurso que se dejó en el Plan 2.500 para la contratación de mantenimiento de la vía Boquerón – Bolívar, el doctor Henríquez estuvo conmigo el cuatro de enero del año pasado donde se cercioró de la mala ejecución y de un tramo faltante de otro contrato.

Aquí hice un debate, pero que corresponde al Plan Colombia, yo hago claridad en eso, el Plan Colombia, también llegó a esta vía Boquerón – Bolívar, pero hay un contrato 148 del cual hice un debate aquí y el doctor de Invías se dio cuenta de que hubo fallas, que hubo un tramo faltante, pero que no hemos conseguido la respuesta pertinente. Agradecer obviamente al Ministro una comunicación que me hiciere llegar en el sentido de que quedó en el Confis del pasado lunes la vía del anillo del Macizo colombiano, por un monto de 100.000 millones de pesos, eso lo tengo que reconocer, sé que allí como bien me lo manifestó va incluida la vía Boquerón – Bolívar que quiero manifestarle, además de jocosamente, es la vía de la eternidad, porque a decir verdad si bien es cierto que le han inyectado algunos recursos, algunos no han sido bien utilizados. Bolívar, le reitero aquí a los representantes de Invías y del Ministerio, Bolívar es la tercera ciudad del departamento del Cauca, de mayor extensión, de mayor población y prácticamente el centro del Macizo Colombiano y aún no tiene su vía pavimentada y celebro que el Ministerio haya reconocido en el Confis.

Y espero que ojalá a la mayor brevedad se ejecuten esos recursos, pero le pido, jamás he ido ni al Ministerio, ni a Invías porque no es mi costumbre llevar ingenieros, nunca en mi vida lo he hecho, pero le reitero y ojalá le transmitan al señor Ministro que las personas a quienes contraten en el Macizo Colombiano o subcontraten si se llama así, doctor, ojalá sean ingenieros de la zona, es decir que tengan que ver, no interesa el color político, eso es lo que menos me interesa, pero que conozcan la zona con el propósito de que ese recurso rinda lo que debe rendir y sino pues como hacerles el juicio a la gente de allá, ¿cierto? El pasado año tuvimos una emergencia en el puente San Jorge del municipio de Bolívar, declaró la emergencia Invías e hicieron el puente muy bien hecho del cual no tengo ningún reparo y obviamente tengo que agradecerlo públicamente, no hubo reparo alguno y considero que es el escenario para reconocer lo bueno y obviamente solicitar la solución de algunas situaciones, le reitero doctor y le insisto por favor esa vía Morales – La Toma – Suárez es una vía que se necesita, yo estuve hace unos cuatro meses exactamente en La Toma y eso está deshecho, no sé que le pasó a la Unión Temporal, pero según estos documentos que usted mismo me envía doctor Daniel García me dice que la prórroga se terminó el 29 de febrero del año en curso, reitero mi solicitud en ese sentido, doctor porque es una vía que esa comunidad la necesita, de manera urgente. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctora Gema López, le vamos a dar la palabra al doctor Alvaro José Soto Director del INCO, doctor Miguel Galvis.

Honorable Representante Miguel Angel Galvis Romero:

Gracias, Presidente. Saludar al doctor Alvaro José igualmente a los demás funcionarios de In-

vías y en lo que hace referencia al departamento del Meta nosotros podríamos en términos muy generales decir que la presencia ha sido bastante notable de verdad que en eso hay que hacer un reconocimiento público al trabajo que viene haciendo el INCO en el departamento del Meta y lo decimos, lo he expresado en reiteradas ocasiones en la Comisión y en la Plenaria por cuanto los aportes que se han hecho y que ha permitido el mejoramiento en la vía alterna al Llano, en lo que tiene que ver con la vía Bogotá - Villavicencio, aquí el doctor Buenaventura que es asiduo visitante de la región del oriente creo que comparte la presencia del Estado en lo que hace referencia al sector vial en el departamento del Meta y la presencia que ha tenido el INCO. Por eso, no podía dejar pasar desapercibido, porque si bien es cierto se presentan como es natural algunas falencias en el caso particular del Meta, bien podríamos afirmar que ha sido más la presencia del INCO en términos de la vinculación que ha tenido con la comunidad y además porque fuimos la primera región que tuvo la experiencia en la figura de la concesión. Usted bien lo sabe doctor Alvaro José que la concesión de primera generación estaba el gobierno hasta ahora incursionando en esto de la concesión, pero hoy podemos decir que el ejercicio que se hizo en ese entonces en la asamblea mancomunadamente con el señor Ministro, igualmente con el acompañamiento de Invías de los diferentes sectores políticos nos ha llevado a que haya existido un buen manejo de parte del concesionario y de parte nuestra. Quería hacer esa formulación porque no sería grato el pasar desapercibida la presencia que ha tenido el INCO y la gestión que ha venido desarrollando, ver en qué se ha avanzado frente a un tema que para nosotros es fundamental.

Ya lo decía el Ministro en un evento que hubo en la ciudad de Villavicencio, es de las vías con mayor urgencia que requiere la doble calzada por posición estratégica, por la salida hacia el Pacífico y por eso sí me gustaría conocer qué se ha venido avanzando en términos de la doble calzada Bogotá – Villavicencio, y un tema doctor Alvaro José que veníamos hablando que es la doble calzada desde el sector del parque de Los Fundadores hacia la salida al Municipio de Acacías, me gustaría conocer en la última reunión que estuvimos usted me informaba que había inconvenientes frente a los diseños, me gustaría conocer cómo se ha avanzado en esto y reiterar el reconocimiento al ejercicio que viene haciendo de presencia el Ministerio, igualmente el INCO en el departamento del Meta. Lo demás sería, no reconocer el esfuerzo que se viene haciendo en la vía Puente de Oro – San José del Guaviare, lo que se ha venido haciendo en la troncal del Llano, los espacios que se han venido abriendo en la nueva vía que va a permitir por la parte de Guateque, y esto es un escenario diferente y sobre todo que hay la prioridad y lo han expresado, hemos visto que estratégicamente la región del departamento del Meta y la Orinoquia se proyecta en una perspectiva para el departamento, además de las inversiones que se han venido haciendo en el río Meta; en el sector de la Banqueta que es un esfuerzo del Gobierno Nacional en lo que tiene que ver con el Ministerio y que va a abrir un margen grande de operatividad y de navegabilidad en el río Meta. El evento que se realizó en la ciudad de Mesetas sobre la vía que va a abrir los espacios de comunicación del Meta con el Huila, en la vía La Uribe – Colombia también en donde ustedes han hecho un esfuerzo, ya tienen los trazados, ya existe la voluntad política, ya hay el compromiso y de verdad que nos gustaría conocer el informe de estos tres carreteables, porque si bien es cierto lo han expresado, nos gustaría conocer cómo van los avances, qué opción, qué prioridad se tiene frente a la vía alterna Bogotá – Villavicencio.

Por lo demás, el agradecimiento a nombre de la comunidad del departamento, al doctor Alvaro José, al señor Ministro porque no podríamos nosotros hacer este ejercicio y pasarlo desapercibido a pesar de las dificultades que se venían presentando, hoy tenemos una carretera que anteriormente era casi una romería por el desprendimiento frente al problema del invierno. Pasamos y estamos en un proceso donde no se han presentado ningunos inconvenientes, para nosotros sí es fundamental la doble calzada Bogotá – Villavicencio. Gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Miguel Angel Galvis.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Concédame dos minutitos, por favor.

Presidente:

Cómo no, doctor Bérner Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Gracias, le voy a resumir doctor Alvaro José Soto en dos minutos lo que le planteamos al Ministro y que usted no estaba presente en ese entonces, porque si queremos escuchar al señor Ministro sobre los interrogantes que le hemos planteado aquí y la intervención de los señores alcaldes. Meses atrás hicimos un compromiso en la Vicepresidencia de la Cámara, no sé si ustedes recuerden, allí habíamos acordado que íbamos con usted a Nariño, eso no se dio, usted fue solo, no sé por qué le teme a la presencia nuestra, tengo ese interrogante doctor Alvaro José Soto, porque supe también que hace un mes estuvieron allá y llegaron a un acuerdo con el peaje, sobre el peaje, no sé por qué no nos invitó, no conozco la razón, ¿será que le teme a que nosotros le cuestionemos los compromisos que haga y estárselos vigilando? Me hago ese interrogante. Bueno, pero la situación va en este sentido, doctor Alvaro José Soto, ustedes los de LIM, nos dejaron acabar la vía Pasto – Chachagüí, nos la dejaron acabar, está acabada doctor Alvaro José Soto, esa es una trocha, es trocha así como lo del paso por Pasto, es una trocha la vía al aeropuerto, es una vía que conduce de paso internacional al Ecuador, esta trocha. Otro interrogante, ¿ustedes sí creen que los que se ganaron la concesión, doctor Alvaro José Soto, los que se ganaron la concesión en esas concesiones, donde había antes 100.000 millones, ahora la ganaron con 34.000, algo así, 37.000, ustedes creen que ellos van a salir adelante con esa obra?, ¿por qué las preocupaciones?, doctor Alvaro José Soto se presentaron unos derrumbes allí y les quedó grande eso, ustedes nos mandan una relación de todo el equipo que ellos tienen, pero cuando tuvieron la emergencia eso lo que había era una volquetica y una paleta, todos los nariñenses nos dimos cuenta, eso nos hace pensar que no van a salir con esa obra.

El otro y último interrogante es: ustedes quedaron de conformar una Comisión tripartita para ver si se le puede bajar más a lo del peaje de 3.400, si no se ha conformado Ministro esa comisión todavía, yo creo que estuvieron ustedes allá hace días y no se ha conformado para ver si se logra, porque Chachagüí económicamente está muy acabado, a ver si se le logra bajar, doctor Alvaro José Soto. Esos fueron los interrogantes y que no nos vayan a colocar el otro peaje, el otrosí, estaba en Encano, el compromiso creo que es colocarlo más allá de donde estaba, que no nos lo vayan a colocar antes de donde estaba, porque peor acaban al municipio de Chachagüí, esos son los interrogantes doctor Alvaro José Soto y esperamos que yo algún día pueda agradecerle, pueda agradecerle al INCO, porque transporte es otra cuestión que se ha respondido en algunas obras, algún día yo pueda agradecerle a usted, muy pronto por lo que el INCO haga por el departamento de Nariño. Gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor; señor secretario.

Secretario:

Señor Presidente, para anunciar la presencia del señor Gobernador del Atlántico, doctor Eduardo Verano de la Rosa, le pedimos que nos acompañe en la curul del doctor Alonso Acosta Osio allá en la esquina, Gobernador, y si tiene algún reparo, está invitado para que lo haga.

Presidente:

Gracias, señor Secretario. Si la Comisión lo desea declararemos una sesión informal por cinco minutos, le daremos la palabra al señor Gobernador, vamos a continuar con el debate, lo iremos a realizar de esta forma, primero le daremos la palabra al doctor David Becerra, después hablará el doctor Alvaro José Soto y terminará el Ministro. Yo quiero recordar las preguntas que se hicieron principalmente para el Norte de Santander y pedirle el favor al doctor Alvaro José Soto de que así como en una reunión que tuvimos en INCO con presencia del director de la Asociación de Municipios de la provincia de Ocaña, el doctor Gustavo Casadiego, el diputado Manuel Salvador Alcina y los alcaldes del municipio del Carmen, Ludis Pallares, y del municipio de Hacarí, Giovanni Ortiz, nos hizo una exposición muy detallada de cómo se irían a invertir los 50.000 millones de pesos de la vía Tibú – El Tarra – Convención – La Mata nos lo exponga en el día de hoy, y de la misma forma que nos confirme si en el Confis quedaron nuevamente los 75.000 millones de pesos adicionales para esta importante vía, de la misma forma al Ministro de Transporte si bien es cierto están intervenidos los cinco ejes viales del Norte de Santander, preguntarle al Ministro ¿Cómo han venido avanzando estas importantes inversiones, principalmente en la vía Cúcuta – Ocaña – Agua Clara, hay una gran expectativa por las variantes de Abrego y Ocaña, de la misma forma por los viaductos que le hacen falta a la vía en el tramo entre Sardinata y Alto - El Pozo y la gran inquietud del Representante Néstor Homero Cotrina, sobre la vía a la Soberanía y las inversiones que se habían anunciado si se van a realizar, las inversiones a la doble calzada, Bucaramanga – Cúcuta, la troncal central del Norte, la vía más antigua de Colombia, si esas inversiones se van a realizar y si están ya previstas, le doy la palabra al doctor David Becerra, como dice el Secretario la vía entre Cúcuta – Ocaña - Agua Clara, no llega hasta ahí va a Puerto Acapulco y después se va al municipio de Morales, señor Secretario.

Doctor David Becerra:

Bueno, un saludo muy especial a ustedes Representantes a la Cámara me voy a referir a la respuesta que el año pasado en el mes de noviembre dio el Ministerio respecto al Proyecto de Ley 120 Cámara y aquí el doctor Patiño nos resolvió la inquietud de aclarar un poquito y profundizar un poco el concepto del Ministerio, este proyecto de Ley 120 plantea unas alternativas para migrar del actual esquema afiliador de las empresas de servicio público de transporte colectivo municipal a un esquema de operadores, de administradores y operadores de servicio; el segundo aspecto plantea la implementación de sistemas del control de recaudo centralizado al transporte público colectivo urbano; el tercer tema plantea que los planes de movilidad deben incluir las rutas, el diseño de las rutas de transporte colectivo urbano, leído el proyecto encontramos que gran parte del texto hace parte de un documento Conpes que hemos estado trabajando, sin embargo tenemos las siguientes inquietudes, observaciones: primero, el proyecto está planteado solo para una modalidad del servicio que es el transporte colectivo urbano, el de buses y busetas; segundo, respecto del Plan de Movilidad, hay un Plan de Movilidad planteado con la Ley 1083 del año 2006 que no solo integra las rutas y horarios, las rutas del transporte colectivo sino toda la movilidad de una ciudad, incluida la integración con las otras modalidades de servicio donde hay masivo, con masivo el alimentador, en fin, todas las modalidades de servicio, incluso el transporte o el tránsito de los vehículos particulares.

Digamos que esa es una primera situación, el proyecto circunscribe a una parte de la movilidad, creemos que debe ser mucho más integral, es concebida dentro de la movilidad urbana, incluso hasta lo que es la integración con el transporte regional y subregional, lo del transporte de cercanías y el transporte de larga distancia a través de los nodos o puntos de conexión que son las terminales; el segundo aspecto tiene que ver con la estructura empresarial, estamos de acuerdo en que el actual esquema basado esencialmente en un esquema afiliador, debe migrar a un sistema administrador, pero vuelvo y digo solo aplica al transporte urbano. Lo que se ha planteado en el Conpes es que no sea solo urbano, a todas las modalidades de servicio y pasajeros, hay cuatro modalidades en el ámbito urbano, hay tres, el mixto que hay en muchas regiones del país, el transporte escolar de estudiantes asalariados, el transporte en taxi y el transporte colectivo, además del transporte intermunicipal de pasajeros, luego esa migración a la nueva estructura empresarial tiene que ser íntegra para todas las modalidades, no podríamos pensar que migremos en una modalidad y las demás las mantengamos con el actual esquema afiliador. El tercer aspecto es que no basta, creemos con migrar a una nueva estructura empresarial, necesitamos migrar también a una nueva manera de operación de servicio público, el actual sistema de rutas hay que plantearlo hacia unos corredores de transporte y hacia áreas y cuencas de servicio, debemos de pasar de la actual atomización de rutas que hay, el proceso de adjudicación, el proceso de asignación o

de acceder al servicio a un esquema de operadores, ese también debe ser el del ámbito urbano como el ámbito intermunicipal y en las demás modalidades. Otro aspecto, aquí se ha planteado en el proyecto que las empresas sean operadoras y administradoras, nosotros estamos mirando y creemos que debe haber alguien que no opere, no puede existir que en todas las ciudades o en una ciudad donde hayan ochenta o setenta empresas como puede ser en Bogotá cada una se convierta en operador, debe haber un ente que las articule y las armonice y las opere, en esas circunstancias han avanzado las consultorías que conjuntamente con Planeación Nacional se han desarrollado en materia de las ciudades amables, ya en las ciudades amables se ha desarrollado, ha avanzado en los estudios en lo que es todo el sistema del recaudo y en el sistema de operación, donde las recomendaciones por ahora que han presentado los técnicos de la materia es que haya un operador, que las empresas coexistan, pero que haya un operador que las ordene, que las organice y que las administre, les regule la operación.

El otro aspecto que no está incluido aquí y que creemos que es importante y está en el Conpes es lo que tiene que ver con el equipamiento del parque automotor, donde se tomen tres o cuatro cosas fundamentales, el tema de la vida útil de los equipos, el tema del proceso de desintegración y chatarrización y el tema de la proposición del parque automotor, estos cuatro aspectos más el tema de los terminales de transporte están planteados en el documento Conpes, este documento Conpes lleva, lo que usted dice, ya dos años de trabajo, no ha sido fácil, han sido eternas y muchas reuniones con el sector transporte, ya hoy logramos tener un sector más maduro, un sector comprometido con el cambio, hay un proyecto que se presentó a finales del año anterior a Planeación Nacional, estamos en proceso de ajustes por una parte del marco metodológico y por otra parte ya de algún contenido del documento y esperamos. Está proyectado que en la agenda del mes de junio este Conpes sea sometido inicialmente a pre-conpes y a aprobación de los Ministros, esa era la precisión o mayor respuesta que quería darle Representante Patiño a la inquietud que usted tiene sobre este proyecto.

Presidente:

Muchas gracias doctor David Becerra, y gracias por su utilización del tiempo, tiene la palabra el doctor Alvaro José Soto, Director del INCO.

Doctor Alvaro José Soto, Director del INCO:

Muchas gracias señor Presidente, demás miembros de la Mesa Directiva, honorables Representantes a la Cámara, integrantes de la Comisión Sexta, en primer lugar debo ofrecer unas excusas de mi parte por cuanto días antes de que llegara la nueva situación para esta sesión había adquirido un compromiso de asistir con el señor Presidente de la República a unos eventos con el Embajador del Brasil y un Sultán de Dubai que coincidió era a la misma hora y por eso tan pronto terminó el compromiso con el señor Presidente me hice presente en este recinto, en segundo lugar para dar respuesta a todas las inquietudes que ustedes han planteado aquí en el día de hoy, que fueron enviados los cuestionarios y que nosotros contestamos, son básicamente los proyectos nuevos que hoy se encuentran en plena etapa de preconstrucción, en plena etapa de inicio de los contratos como tal, en contraste escuchamos aquí las apreciaciones de los Representantes a la Cámara integrantes de la Comisión Sexta, donde se siente el cambio de las vías que se tienen concesionadas, el caso de las vías del departamento de Cundinamarca, Bogotá – Villavicencio, no se han vuelto a escuchar reclamos ni quejas de los usuarios y de las comunidades por cuanto es una vía que está en etapa de mantenimiento y operación y que hemos estado ya en pleno desarrollo y proceso de crecimiento, hoy tenemos comunicación permanente honorable Representante Galvis, así como usted lo mencionaba en una forma rápida, ágil en la puerta del llano a través de Villavicencio y Bogotá, en esa vía ahí estamos operando en forma satisfactoria y lo mencionaba el honorable Representante Buenaventura León, Bogotá – Girardot, Briceño – Tunja – Sogamoso, que avanzamos satisfactoriamente en esa etapa de construcción, próximamente vamos a entregar también un tramo entre Puente de Piedras y El Rosal en la vía de la calle 80 – Liberia – El Vino – Villeta, tal como nos comprometimos con esta corporación en esa sesión que se realizara en la ciudad de Villeta el año pasado, está en plena ejecución el contrato de igual forma, Fontibón – Faca – Los Alpes.

Valle del Cauca que fue mencionado aquí que está próximo a vencerse su etapa de construcción, el treinta de diciembre de este año, en contraste a esas concesiones que ya tienen 14, 6 años en ejecución, hoy estamos frente a unos proyectos nuevos recientemente adjudicados y que están en etapa de preconstrucción, a mi me gustaría a nivel informativo explicar, porque un contrato de concesión a diferencia de un contrato de obra pública contempla tres etapas una primera etapa que es la etapa de preconstrucción, que es la etapa en la cual el concesionario realiza los diseños definitivos, hace los licenciamientos mineros ambientales que se requieran y con base en ellos empieza la gestión predial, ¿porque debe existir esta etapa de preconstrucción? ¿Por qué es un riesgo que tienen las concesiones y los concesionarios, el asumir el propio riesgo del diseño de la construcción, si nosotros les entregáramos un diseño definido, preconcebido, predefinido, ellos podrían argumentar que ese diseño no es el que le satisface y que ellos no ejecutarían la obra, por ese trazado, por cuanto ese es su propio riesgo y lo sucedería con todos los casos de contratos de concesión como en el pasado reciente, como sucedió con el fallido contrato del Magdalena Medio S.A., Comsa que el gran perjudicado fue la Nación, diez años de atraso, ese es un riesgo que tienen los concesionarios y por ello si en esa primera etapa le damos un año para que realice los diseños definitivos, con base en los diseños definitivos realizan las gestiones ante el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial de la licencia ambiental, inician los licenciamientos ante el Ministerio de Minas para los licenciamientos mineros ante el Ministerio de Minas para la extracción de los materiales de playa que requieren para las obras, para la instalación también de la planta de asfalto, para la disposición de los residuos finales en fin todas las licencias que se requieren para estos proyectos; luego viene una segunda etapa y es la etapa de construcción en término general, es donde el concesionario plasma en el terreno lo que en planos diseñó y empieza la construcción y ejecución de las

obras y una tercera y última etapa que es la etapa de mantenimiento y de operación, es la etapa última.

En ese orden de ideas en la concesión Rumichaca – Pasto – Chachagüí, el día 16 de mayo del año pasado, le dimos orden de inicio a la etapa de los diseños, a la etapa de la preconstrucción y el 16 de noviembre fueron entregados los diseños en su totalidad, ese día 16 de noviembre le dimos orden de inicio a la etapa de la construcción, la vía se ha vuelto una trocha, está en este momento siendo intervenida, tiene tres tramos e intervención plena por parte del concesionario, uno por el sector entre el 18 y el 20 cerca de la virgencita, honorable Representante Bérner Zambrano, otro en el 10 y en el 12 y otro en el 17, lo que pasa es que en su región ha llovido muchísimo y se atendieron derrumbes, le voy a dar un dato en dos días, nada más de este mes se presentaron, trece derrumbes se presentaron, seis entre Pasto - Chachagüí y siete entre Pasto – Ipiales, pero le voy a decir que en la totalidad de los derrumbes que hemos atendido, que se nos han presentado y no le voy a mencionar el del 1 de enero, 16 de enero, 17 de enero, 3 el 29, 30 y 31 de enero, 1° de febrero, 4 de febrero, 6 de febrero, 10 de febrero, 1° de marzo, 6 de marzo, 11, 14, 16, 18, 19, otro el 19 de marzo, el 12 de abril y todos los días se nos presentaban derrumbes, Representante, qué afortunada la vía, qué afortunada la región que tenía un contrato de concesión allí para poder atacar en forma inmediata, para poder acometer en forma inmediata la atención de los derrumbes, si no hubiésemos tenido un contrato de concesión, Representante, mientras hubiéramos hecho los ajustes necesarios para atender estas emergencias se nos hubieran pasado dos o tres días, ¿cuánto tiempo estuvo cerrada la vía?, cierres temporales en que las respuestas están cada uno de los cierres que se dieron por horas y en uno que se nos dio por día y medio hicimos habilitaciones de pasos con cierres temporales por supuesto, pero es que el nivel de agua que ha caído en el sur del país es supremamente alto, 90.000 metros cúbicos, hemos tenido que atender en esos derrumbes.

Paralelo a ello se ha seguido haciendo la rehabilitación, porque la vía estaba deteriorada, desafortunadamente no estaban las condiciones para mostrarle, traíamos una presentación para mostrar todas las intervenciones que hemos hecho, mes a mes desde el mes de mayo del año pasado, lo que pasa es que usted tiene toda la razón, que la vía estaba completamente deteriorada porque ya estaba completamente agotada la vida útil del pavimento y requiere una intervención profunda, estamos haciendo simultáneamente con esas intervenciones metros lineales, de drenaje para poder secar la vía y poderla atender, pero también nos toca hacer estabilización de suelos, en ese sentido se rehabilita, se levanta la carpeta existente, y hasta que no hagamos la estabilización no se puede sacar la nueva carpeta, los recursos del túnel de Daza, están en el proyecto, ciertamente el concesionario solicitó el 45% de los recursos que el Gobierno había estimado como aporte estatal, pero gracias a las gestiones ante el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación están garantizados esos 65.000 millones de pesos restantes para acometer el túnel de Daza, para que sea el verdadero enlace de la variante oriental de Pasto con la doble calzada a Chachagüí y al aeropuerto. Preguntaba si el concesionario era capaz, el concesionario está integrado por 10 empresas prestigiosas del país, conocemos de sus cumplimientos en el sector transporte, creemos y estamos seguros que van a cumplir, están atendiendo de acuerdo con los plazos contractuales, dispuso el señor Ministro de Transporte, solicitud que hiciéramos al Consejo Nacional de Política Fiscal que se va a realizar próximamente, que en los recursos que se iban a atender, el túnel de Daza estuviera también el puente de la Caracha y el paso nacional por Pasto, ese es un compromiso del sector, del señor Ministro, en eso estamos trabajando, nos encanta poder realizar con ustedes este ejercicio, demostrar que se está realizando en el control político que ustedes realizan, no nos da temor Representante Bérner Zambrano, acompañarlo a Nariño, no lo he podido invitar porque no se han dado las circunstancias, pero hemos estado en su región en tres ocasiones resolviendo problemas técnicos puntuales, pero me comprometo que en los próximos días estaremos yendo allá, no nos asiste ningún temor, nos encanta al contrario poder estar acompañados del poder legislativo para ver todas las necesidades de las comunidades, para que las podamos plasmar y hacer realidad, en los proyectos que nosotros estamos ejecutando.

En el tema de la concesión de la zona metropolitana de Bucaramanga que también aquejaba que nos hacían unos cuestionamientos, y que nos hacían unas preguntas en el cuestionario estamos en la misma circunstancia de las etapas que ya les mencioné, ese contrato arrancó el 10 de abril del año pasado y el 10 de abril de este año le dimos inicio, es un compromiso del concesionario que antes de que termine el año tenemos en doble calzada la subida desde Girón hasta la T del Aeropuerto, excepto el paso urbano por Girón, porque tenemos unas dificultades con unos predios que allí se ocupan, estamos cumpliendo de acuerdo con los cronogramas

En la vía para darle respuesta a la última etapa como lo había estructurado, si me permiten, señor Presidente, las inquietudes que tenían los honorables Representantes ¿cuándo se terminaba el contrato del Valle del Cauca?, contractualmente, la etapa de construcción vence en diciembre 31 del año 2008, estamos a 8 meses de que se termine ese contrato, ¿Cuándo vence el plazo de la autopistas del café? vence diciembre 31 del año entrante doctor Diego Patiño. En los temas de los Llanos que el honorable Representante Néstor Cotrina mencionaba Tame – Arauca conectantes con Villavicencio – San José del Guaviare, estamos previendo dentro del Instituto Nacional de Concesiones la concesión, la estructuración de la concesión Arterias de mi llanura que tendría cuatro ramales básicamente Villavicencio – Yopal, Tame – Arauca y Tame – Saravena, por un lado con una fórmula una vez se termine la concesión para hacerle mantenimiento a la misma y una vez se termine la construcción de Puerto López – Puerto Gaitán, se incluiría entonces ese tramo dentro de la concesión de arterias de mi llanura y lo propio entre Fuente de Oro y San José del Guaviare para incluirlo desde Granada hasta San José del Guaviare en la concesión, ese tramo es congestionado, Representante Galvis, de Villavicencio – Ciudad Porfía 4.8 kilómetros, tenemos censado, los diseños están realizados, cerca de 24.000 vehículos es el T.P. de allí y con motos llega a 60.000, es una verdadera congestión.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Y no hay posibilidad de un peajito.

Doctor Alvaro José Soto, Director del INCO:

Yo creo, señor Presidente, si me permite y honorables Representantes en ese sentido redondearía la presentación del Instituto Nacional de Concesiones, muchísimas gracias.

Presidente:

Doctor Alvaro José Soto.

Doctor Alvaro José Soto, Director del INCO:

Ah perdón, sí se me olvidó, sí tiene toda la razón, qué pena, recordé en el último minuto, la carretera Tibú – Orú – El Tarra – Convención – El Carmen – Ayacucho – La Mata, 204 kilómetros de longitud están dentro de la concesión del área metropolitana en Cúcuta, en esa estructuración que hiciéramos y que usted menciona generosamente, a las partes interesadas le explicábamos que íbamos a comprometer, ya con los recursos disponibles vamos y con los diseños que se realizaron en el levantamiento topográfico, los vamos a acometer de esta forma: 13.000 millones de pesos para hacerle mejoramiento y dejarlo a nivel de paso entre Tibú – Orú – El Tarra que es el sitio más crítico de esa vía, entre El Tarra y La Mata hoy hay conectividad, hoy hay tránsito, pero entre Tibú y El Tarra hay tramos de 3.50 de banca y que están cerrados porque también allí se han presentado problemas de invierno, una vez se rehabilite eso para permitir el paso de camiones, vamos a concentrar los recursos restantes de acuerdo con el diseño en el sentido Tibú hacia Orú que son 35 kilómetros y en las gestiones que estamos realizando. Ante el Consejo Nacional de Política Fiscal hemos solicitado efectivamente los recursos que usted me menciona para poder acometer el proyecto restante, también le recuerdo que tenemos un compromiso allí con los productores, carboneros, petroleros y palmicultores de un peaje, de participar con el proyecto a través de un peaje, el peaje es la única fuente de pago que tenemos en la posibilidad de estructurar estos proyectos de concesión que anticipamos la obra, pero que hay que garantizarles a los privados que invierten en la financiación que van a tener la recuperación de su dinero en el tiempo, muchísimas gracias.

Presidente:

Muchas gracias doctor Alvaro José Soto, tiene la palabra el señor Ministro de Transporte.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias por la autorización que se me cursó para atender parte del debate de la Comisión Cuarta, entonces yo voy a hacer complementariedades de las respuestas, precisiones, aceptaciones de culpas y aceptaciones, también de elogios.

Plan 2.500 en Nariño, yo considero que va bien, Guachucal – El Espino, 7 kilómetros de 8 y medio, hechos; Samaniego – Túquerres se terminó; Chiles – Cumbal 7 va de 11, Córdoba – La Troncal va atrasado tiene 3 de 8, Funes – Pilcuan tiene 5 de 8; Chiles – Pilcuan se terminó 8.50, Potosí – Las Lajas, esa es la entrada al Santuario le falta medio kilómetro; circunvalar del Galeras va por la mitad, está atrasado tiene nueve kilómetros y medio de veinte, Pasto – Buesaco – El Empate, yo creo que va bien pues la recorrí, tiene 15 y medio de 23 con un problema geológico pavoroso por la falla de Romeral que tiene amenazados 6 kilómetros hay que resolverlo, Barbacoas – Junín, en Barbacoas – Junín llevamos tres contratos, en este último contrato llevamos 7 kilómetros y en vías para la paz, habíamos hecho otro contrato había casi 25 kilómetros, es el corredor más complejo que tiene el país, por las dificultades de orden público, por la meteorología, por la distancia de los materiales, pero realmente a pesar que la mayor parte de estas vías son vías departamentales, con la Gobernación y el municipio hicimos un contrato de mantenimiento y la vía está mejor en circulación.

Yo creo que el consolidado de Nariño en Plan 2.500 y en Plan de vías para la paz, es satisfactorio, es de alcance, es el mayor de la historia de Nariño; proyectos complementarios, yo asumo la responsabilidad de no haber hecho la variante entre Santiago y El Encano y no fue un chantaje los 70.000 millones sino una angustia, todos saben que el corredor de la variante lo trataron Territorio Ramsar y que no darían licencia ambiental, no habría licencia ambiental, estoy seguro y al no dar licencia ambiental se hubiera perdido la plata que con tanta dificultad se había conseguido, o por lo menos se hubiera demorado mucho y se hubiera perdido la vigencia que era destinada a eso. Entonces ante la incertidumbre yo prefiero lo que se está haciendo, yo recorrí el sábado hizo 8 días la vía en pleno invierno, de Santiago a la Gobernación de Nariño me demoré hora y veinte minutos sin correr, a pesar de que está en plena ejecución la vía y salvo las pendientes porque es un territorio áspero, las especificaciones de la vía están quedando hermosas, superiores a lo que yo me imaginaba, pues fue muy grato para mi recorrerla, tiene ya la mayor parte de los tramos con el movimiento de tierra hecho, está en obras transversales colocando el material granular, tiene tramos pavimentados y va a ser un cambio superior, esa vía entre Santiago y El Encano, entre El Encano y Pasto hay resultados satisfactorios y hay resultados malos, la última vez que había ido, que fui desde Buesaco hasta Santiago, el pavimento entre Pasto y El Encano particularmente en el tramo de acceso a la laguna que era una trocha, la mayor parte de los tramos malos está repavimentado y hay tramos repavimentados buenos y hay tramos repavimentados malos, el tramo repavimentado antes del Encano es muy malo, quedó mal hecho y hay que atender esa situación, lo otro se está recuperando, hay unos contratos de mejoramiento de la vía, pues yo creo que dan satisfacción, esa transversal está bien. Me podría quedar hablando mucho sobre la variante San Francisco, nosotros no eliminamos la variante San Francisco por el contrario ayer me reuní con la gente del BID, los estudios totales se terminan en Julio e inmediatamente se pide la licencia ambiental, los del BID y las corporaciones que están respaldando el proyecto, las organizaciones no gubernamentales, Corpoamazonia dicen que la licencia ambiental es ágil, yo tengo las dudas porque ese territorio es territorio reserva de un mosaico ambiental complejo, pero en el BID tienen ese proyecto como un proyecto piloto para conservación ambiental e incluso lo clasifican dentro de los proyectos que podrían tener contrapago por evitación de deforestación, el compromiso del gobierno es que inmediatamente salga la licen-

cia ambiental finiquitemos los temas del crédito con el BID y sacamos la licitación ese es el compromiso. ¿Cuánto se demora?, ellos dicen que 6 meses aún cuando yo conozco un avisito en el Ministerio del Medio Ambiente que dice hemos alcanzado agilidad en la entrega de licencias ambientales y ya venimos solo en 18 meses para condiciones ordinarias, el tramo que usted conoce tanto doctor Patiño entre Las Animas y Nuquí, está trabajándose el tema de la licencia ambiental desde 1982, el de la variante San Francisco desde 1987, solo el próximo 10 de mayo, pero con contrato firmado, firmamos acuerdo con las comunidades el próximo 10 de mayo, la semana entrante, después de una lucha en el que el Estado había tirado la toalla, en el año 1996 desistieron de continuar pidiendo licencia para Las Animas – Nuquí, nosotros lo retomamos y desde el 2002 estamos trabajando en eso y no hemos obtenido la licencia ambiental, esperamos tener la licencia ambiental y hacer ese corredor, entonces la variante San Fran cisco, el compromiso que hicimos ayer con el Vives, obtenida la licencia ambiental finiquitamos el tema el crédito, finiquitado lo del crédito abrimos la licitación, la construcción se demora en mi parecer cuatro años con buena tecnología son 42 viaductos, el corredor es muy bueno y es de alta complejidad ambiental, el cronograma que tiene el PIF y Corpoamazonia con el Instituto Nacional de Vías y Planeación es que se podría estar empezando la construcción a finales de 2009. Con toda claridad yo no creo en eso, yo en los horizontes que veo con buena voluntad de todas las partes y con todos los términos estudiados, una licencia ambiental de esa naturaleza se demora dos años, un promedio de licitación nueve meses y una construcción de cuatro a cinco años, mientras tanto hay dos alternativas, esperar que se termine el proyecto o hacer el mejoramiento a la vía actual, con un mejoramiento que le hicimos el año pasado solo de afirmado, de parcheo de afirmado, se redujo la circulación a hora y media, si uno arreglara esa carretera podría circular entre San Francisco y Mocoa, en alrededor de una hora, se hace la variante, la variante la recorre en 40 minutos, ya el panorama y nosotros claramente lo establecimos en el Putumayo, pero aclaro para los televidentes si hubiera sido por dilatar el proceso, nosotros le hubiéramos dicho aquí está la plata, vamos a esperar que nos den la licencia ambiental de la variante de Santiago el Encano y ahí estuviéramos, es territorio Ramsar, no hubieran dado licencia ambiental para una carretera en un páramo de la precariedad y vulnerabilidad ambiental de ese.

Qué hicimos por el corredor actual, contratamos la ampliación, rectificación y pavimentación y está quedando sumamente bueno, cuando esté terminada los que están trabajando, el contrato es de 37.000 y le faltan 20.000, cuando esté terminada la Comisión Sexta debería sesionar en Santiago o en el Alto Putumayo y recorrer por tierra la carretera para que vean la diferencia entre lo que estamos haciendo y la trocha que había que los del sur la conocen, yo creo que es un acierto, bien puedan échenme la responsabilidad a mí sobre la variante, yo la tengo y échense el brillo de esa carretera ustedes que ustedes son los que la van a disfrutar, pero va a quedar muy buena. El asunto del aeropuerto por fortuna ya se resolvió, está resuelto incluso técnicamente, el Presidente asignó 40.000 millones de pesos para la ampliación y mejoramiento de Ipiales y eso como lo dice el doctor Bérner Zambrano obliga irremediablemente en el cercano plazo a una doble calzada por los menos entre Pasto y Pedregal por lo menos en el breve plazo, y en mediano plazo hasta la frontera, por ahí venimos trabajando el tema pero eso necesita recursos fiscales y del usuario, nosotros hicimos un acuerdo con la comunidad de Nariño, sobre el tema del peaje Daza le pusimos una cosa equitativa, de ahí para abajo habría que reducir obras o asumirlo los entes territoriales, yo creo que ninguna de las dos cosas conviene y el peaje, doctor Bérner Zambrano, tiene que ser del Encano hacia el norte, ya tenemos definido un sitio que haya energía y que haya posibilidad de las cámaras, ya dio la explicación el doctor Alvaro José Soto sobre el concesionario, en el concesionario nosotros tenemos confianza, tienen dificultades pero el contrato, están en marcha los recursos para el túnel de Daza y lo complementario está y si el contratista no cumple los términos, simplemente se va, el compromiso de terminar, terminar, doctor Pedro Obando, el paso nacional, ya se le ha invertido una plata, se le invirtieron 10.000 millones, se mejoró un tramo del paso nacional, mejoró con el corredor de mantenimiento, faltan 4 ó 5 kilómetros y falta el puente de la Caracha, esos son compromisos y los vamos a honrar, tenemos que definir si lo honramos con la concesión o con quien, nosotros no le podemos quedar mal a Pasto y no le vamos a quedar mal, el señor Alcalde me había pedido otro acceso, por el sur en doble calzada, yo le propuse que fuera y mirara con la comunidad si nos admiten un peaje social y se lo metemos, esa doble calzada de acceso desde el corregimiento, desde donde se desprende la circunvalar oriental, tenemos que honrarlo yo no voy aquí a decirles imprecisiones, todavía no tenemos definida la fuente de esos 10, 12.000 millones de pesos que faltan para terminar el paso nacional y el puente de la Caracha, pero tenemos que honrarlo y tenemos que definirlo, en lo que queda de este semestre, de inquietudes, yo sé que hay inquietudes sobre los corredores arteriales, está en el corredor arterial la troncal nororiental de Nariño, tiene una asignación de 60.000 millones de pesos hay que intervenir alrededor de 60 kilómetros hasta Higuerones, faltan algo así como 45 kilómetros,

Doctor Bérner Zambrano, ustedes tienen que ir donde el Presidente para que él asigne si lo considera pertinente recursos para la vía de montaña, yo soy consciente de que quince municipios que hay en la cordillera ameritan un esfuerzo estatal para resolver el problema de accesibilidad, pero no está en mis manos resolverlo, si lo del Empate, Buesaco, La Unión – Higuerones que sale a Rosas quedó, 60.000 millones, eso es de influencia también en el sur del Cauca, para que lo haga anotar, eso es muy importante, la del otro no hay el recurso, eso solo lo define el presidente, hay dificultades en toda parte porque en los consejos comunales nos piden las vías regionales que son responsabilidad de departamentos y municipios y ustedes saben que el Plan de Desarrollo comprende es lo arterial y de competitividad, cuatro años luché yo por defender las inversiones del Estado, de la Nación, desde la Nación, en las regiones, esa pelea la perdí yo y conmigo la perdió la Nación, Entonces todos los recursos van para competitividad, por eso el recurso de crédito, que a todos les interesa se va a dar, simplemente que por

la incertidumbre del riesgo cambiario, el crédito se va a estudiar en pesos, pero con plazos similares al D.T.F., con plazos de graduación similares a los que ofrecía el BID y con la garantía pues de la Nación, se va avanzando en ese tema pero ya es urgente que se defina para que se cumplan los objetivos de ese programa regional que complementa todo el desarrollo que nosotros hemos hecho con vías para la paz y con Plan 2.500. Entre más desacreditemos el Plan 2.500 más argumentos tienen algunos que no les gustan las regiones, para que la Nación no invierta en eso hay proyectos que van mal, va mal el Tolima, pésimo, estamos resolviendo solo la mitad, va mal la mitad de Cundinamarca, pésimo, va mal el Magdalena, en el resto del país en unas partes va muy bien y en otras va avanzando, por ahí vi que pusieron amablemente una página entera de El Tiempo que salía ayer donde decía la recta final del Plan 2.500, es la primera vez que encontramos un elogiecito de alguien al Plan 2.500, pero cuando ustedes van a esos municipios donde ha avanzado la pavimentación, ustedes sienten la gratitud de toda esa gente que ven que tiene futuro su municipio, las inversiones también en esas regiones son indispensables para que esa gente no se venga para las grandes ciudades y de las vías campesinas, el Gobierno y el Parlamento ha hecho un esfuerzo gigantesco, estamos metiéndole en cuatro años un billón de pesos a las vías campesinas que no tenían recursos, yo voy a dejar al final la autopista del café,

Doctor Galvis se fue, pero en el Meta hay cuatro corredores, dos en marcha hacia Puerto Gaitán y hacia San José y dos autorizados que son la transversal del Sisga y la vía San Juan de Arama, la Uribe, Colombia, Baraya, esos dos ya están de la siguiente manera, la del Sisga tiene 75.000 millones de pesos y lo que falta para San José tiene 57.000 y la de La Macarena tiene 145.000 millones, en esos tres rubros hay casi 300.000 millones de pesos para el doctor Galvis para que le cuenten.

Ya les informaron sobre lo del Norte de Santander, en diferentes ocasiones hemos informado de los cinco ejes que están garantizados y avanzando, cuántos años esperaron que se pavimentara la carretera a Ocaña, faltan 1.800 metros, está en contrato, hay un plan de 650.000 millones de repavimentación, los corredores arteriales valen 2 billones 750.000 millones de pesos, están garantizados en el Confis, la fuente, doctor Buenaventura León, ese es un problema de hacienda, la plata ya nos la asignaron y faltan unos trámites y yo tendría la ilusión de que en junio pudiéramos sacar estas licitaciones para contratistas que tengan músculo financiero y técnico, llave en mano, con alcance definido.

La Autopista del Café se asignó en 1997 y causó todos los conflictos del mundo, recuerdo el caso de Chinchiná con muerto incluido y desmonte de peajes, reubicación de peajes, modificación de tarifas, reducción de alcances, lo que quedó en la autopista del café por todos esos conflictos es un alcance que era interesante pero precario, era la vía Chinchiná - Manizales en doble calzada, ya está hecha, buena de las especificaciones esenciales, con separador de New Jersey que a mí no me gusta con la estrechez de ver más pero cambió el panorama de movilidad Manizales – Chinchiná, Armenia – Punto Treinta, la terminamos, tenía de alcance una parte del tramo entre Chinchiná y Santa Rosa por la concesión y otro por el Invías, ya lo terminamos y adicionales le estamos haciendo las del sur, le estamos haciendo la doble calzada en Dosquebradas, cedimos el corredor nacional de doble calzada a Megabús, estamos haciendo mejoramiento de la variante de La Romelia – El Pollo, unos intercambios viales, el paso del Boquerón estaba previsto para ocho años después, se está haciendo un majestuoso puente allí, una serie de puentes y un túnel pequeño en ejecución, la semana pasada se terminó el segundo puente de La Estampilla, el primero se había terminado el año pasado, corrijo no se terminó el puente de la Estampilla sino se cerró tablero, se hizo la última novela, pero pronto ya podrá entrar en funcionamiento, ese puente es el más moderno de América del Sur, tiene control de desplazamiento, es la primera vez que del río Bravo hacia el sur se aplica un puente con control de desplazamientos, el puente del Ascensor, el viaducto ese hermoso en el Boquerón, entonces ya ve colocándole tableros, es un puente en hélice que no hay en Colombia, que está trabajando y falta lo grueso de las autopistas para que sean realmente autopistas, vea lo que falta y lo tenemos esencialmente concertado con el Ministerio de Hacienda, falta la sur sur, primera calzada y compra de terrenos para segunda calzada, falta terminar la doble calzada de Dosquebradas, falta terminar la doble calzada hasta Santa Rosa y el acceso a Santa Rosa que el gobernador se comprometió entregando los terrenos, esperamos que cumpla, faltan los retornos para convertir par vial desde Santa Rosa hasta Chinchiná con dos retornos complejos, pero quedaría ambientalmente muy bella, faltan las obras viales en Chinchiná que están comprometidas, falta la variante de Calarcá a Armenia y falta lo principal que es desde Punto Treinta – Pereira. Estuvimos recientemente allá en Pereira examinando las alternativas, que nos habían propuesto por Galilea, eso es una porquería por ahí la descartamos, examinamos la posibilidad de ampliar el corredor actual que habíamos llegado a un acuerdo con Gobernación y municipio de Pereira hace tiempo que nos daban los terrenos, eso vale todo el presupuesto de la región, no es posible, eso está lleno de moteles y ya hay fábricas e incluso una obra reciente de una industria gigantesca, las nuevas instalaciones del periódico La Tarde, por ahí no hay ampliación y el alineamiento no es bueno, entonces definimos un corredor entre Punto Treinta hacia el oriente y definimos que eso también se apalanca de la siguiente manera: en Punto Treinta peaje, peaje corto y peaje pequeño y en la nueva un peaje, conservando sin peaje la actual, las obras valen 230.000 millones, quedaría incluido La Uribe – Maltería para los de Caldas, como inicio la doble calzada que va a Honda, pero solo hasta Maltería y establecido con un peaje suburbano para mantenimiento y para apalancamiento.

Lo de la autopista del café vale 230.000 millones de pesos adicionales, yo veo despejado ese panorama, esa tiene que ser la vía más bella de Colombia y lo va a ser, estamos a un tricito de tener ya el Confis para ese tema ¿como se va a desarrollar? Con tres recursos, con recursos de esos peajes nuevos que se requieren, dos con tiempo de la concesión, tres con recursos fiscales dentro del marco del Espacio fiscal que tenemos acordado sin exceder, tenemos que hacer una distribución muy cuidadosa incluyendo todas las regiones, nosotros esperamos que la semana

entrante podamos tener Confis, yo esperaría que la semana entrante por cuanto es corta tuviéramos Confis y despejamos ese panorama. Yo el sábado voy a recorrer parte de la vía y lo invito a que recorra conmigo Pereira a Cartago que está quedando muy bella esa doble calzada. Faltan unos brochecitos, el INCO no ha sido capaz de expropiar administrativamente a esos señores remolones, tenemos un problema en Cartago, cuando llega a la autopista ya quieren variante y la variante es costosa, en Cartago tenemos que resolverla, pero eso va transformándose, usted tiene una inquietud, la vía Irra – La Virginia no está contemplada en este primer paquete de corredores, está en el Plan de Desarrollo, yo le voy a decir la verdad porque usted ha sido un impulsador, defensor desde que era gobernador, de esa vía que tiene toda la lógica porque es el corredor más corto hacia el pacífico desde el centro y es una vía compleja, la única forma de hacer esa vía es incluirla en las autopistas de la montaña, yo estoy examinando ese tema, porque cuando usted llega a La Felisa tiene dos alternativas, se va por la troncal actual que tiene corredor de mantenimiento y está impecable si la ha recorrido, o sigue por el corredor del Cauca, si sigue por el corredor del Cauca llega a Irra y dice me voy para La Manuela o me voy para la Virginia, si usted piensa desde el centro del país dice váyase para La Virginia, si piensa desde el Eje Cafetero dice váyase para La Manuela entonces hay que resolver con inteligencia y con consulta a la gente que sabe y que está en la región porque eso define el futuro de las conexiones; entonces la decisión tiene que ser muy delicada y muy cuidadosa, ¿cuando se toma esa decisión? se toma en el segundo semestre de este año, en el que debe quedar resuelto el tema de las autopistas de la montaña.

Y finalmente en lo aquí planteado está el Megabús, la vía Treinta de Angosto le dicen, claro esa vía se cambió angostando para el servicio de transporte el corredor y anchándola para la transformación urbana, lo otro era tumbar los edificios que habían a lado y lado y no había habido presupuesto ni en todo el país para hacerlo, yo creo que con las debilidades que tiene Megabús es un ejemplo; Pereira – Dosquebradas es el primer núcleo urbano de ese tamaño en el planeta en tener transporte masivo y tiene debilidades, hubo sobreestimación del número de viajes en el análisis inicial, no hemos llegado al punto de equilibrio, estamos a 25.000 pasajeros día de llegar, hubo problemas de alcances adicionales por ejemplo de San Mateo, 22.000 millones se están invirtiendo, se resuelve el tema de Dosquebradas por el camino correcto buscando también la iniciativa privada, pero el problema de Megabús es otro doctor Patiño, es que necesitamos darnos una pela y no tener rutas paralelas si hay rutas paralelas en Megabús, Megabús no llegará a punto de equilibrio y entonces tendremos problemas para la sostenibilidad del sistema, dos para que haya sistema integrado de transporte necesitamos recaudo único, no dos recaudos paralelos, que los transportadores vienen presionando todos los conductos para que haya un recaudo integrado del sistema colectivo, porque, doctor Diego Patiño, le voy a contar yo a usted que es sabio, pero usted sabe que en el mundo del transporte colectivo el recaudo da el 15% neto y la operación da cerca del 10%, entonces es mejor tener el recaudo que la operación del colectivo, están pidiendo que les admitamos recaudo único de esos y otro recaudo que es ejemplo del Megabús. Nada de las dos cosas podemos aceptar porque si no nos rajarían los procesos y tenemos que tener conciencia de una cosa, allá está en el debate en la Comisión Cuarta todo el Metroplús y está prendido, esos paisas allá están prendidos, me escapé doctor Jaime sin heridas y es que hay que tener conciencia de lo siguiente, el esquema que se montó es el de Transmilenio que es una fantasía con las debilidades que tiene, una fantasía y ¿como se hizo el Transmilenio? por etapas, por fases, nosotros en estos programas tenemos que ir por fases, porque el presupuesto total de todo lo que necesita Colombia es imposible en un país fiscalmente pobre, entonces tenemos que ir avanzando en etapas y mejoramiento y avances en otras rutas, ese sistema tenemos que llevarlo por supuesto como lo previeron ustedes hasta La Virginia, hasta Cartago, hasta Santa Rosa, hay que llevarlo en la alimentación, pero defenderlo también de los intereses particulares.

Si usted me pregunta ¿Usted Andrés Uriel está satisfecho con Megabús? En lo que yo veo hacia el horizonte sí, en el resultado actual no, porque no hemos llegado al punto de equilibrio, ha habido fallas, pero ustedes son conocedores del tema, una cosa es uno poner en el mapa que voy a hacer esta vía con este tipo de ejes y otra meterse en una ciudad y destapar ese muerto del que no hay mapas, ni aquí en Bogotá, ni en Medellín son organizados en esos servicios públicos, mapas que usted destapa y aparece rota la tubería del acueducto, por otra parte donde decía la red de fibra óptica, por el otro el alcantarillado, en otra parte algunos sistemas de energía, en otros la telefonía y empieza a recoger eso y llame a las empresas de servicios: vea esto le toca a usted, no señor, esto es del transporte masivo y en toda parte tienen retrasados tres meses, en Metro línea por el movimiento de unas torres de energía que le correspondía a la empresa de energía, hay multitud de empresas de servicios públicos que son privadas, muchas y estamos encontrando un problema, vaya resuélvalo si ustedes mueven un tubo de gas que es privado, está haciendo una inversión para un particular y es peculado, haga que el del gas mueva ese tubo para darle continuidad a la obra, el mismo Ecopetrol, tiene una participación privada, tiene 486.000 socios privados, entonces mueva el tubo de Ecopetrol está haciendo un peculado y en las empresas de servicios públicos urbanos sean públicas o privadas el reacondicionamiento de redes se le está cargando al sistema y vienen costos marginales no sobrecostos, porque el sistema no es un sistema de transporte y así lo tenemos que entender, si fuera un sistema de transporte eso era facilísimo, uno como sistema de transporte nada más saldría con tres millones de dólares por kilómetro, cuatro cuando más, es que es un sistema de transformación urbana, de recuperación de redes, de amoblamiento urbano, de espacios verdes, de espacio para la gente, de agilidad en el transporte, de recuperación de tiempo es un proceso de calidad de vida.

Les doy la grata noticia a ustedes como primicia, que escogieron el día de ayer en un congreso mundial del Banco Mundial el Sistema de Transporte Masivo de Colombia como el proyecto de mayor impacto, más importante y de mejor estructura de todos los que financia el Banco Mundial y eso no es

en Estados Unidos, no es en Chile, ni Venezuela, ni en la Argentina, es aquí en Colombia, es un ejemplo mundial, de todas partes vienen a vernos, cosas para corregir de ello hay muchas y tenemos que corregir muchas, pero lo que llevamos uno puede sentirse orgulloso, desde un Gobierno Nacional a hacer inversiones en lo local, eso no estaba prohibido, el esquema para hacer inversiones en movilidad urbana fue a través de los transportes masivos, hoy lo estamos haciendo y debemos empezar el año entrante el de Cúcuta, y del Gobierno Nacional, el monto, apoyo de todos, sin pisarnos espacios ni competencias sino haciendo equipo.

Desarrollar, lo que nos está cogiendo la tarde que son las ciudades amables, van dos años de este período y no los hemos empezado y es urgente que los empecemos, y ahí está Pasto, está Popayán, está Ibagué, es urgente doctor René que hagamos equipo, doctor Pedro y que llevemos a cabo eso, formando equipo, miren, yo ayer en un debate largo como hasta las tres de la tarde con Hacienda y Planeación la Comisión Tercera del Senado les decía que va cambiando el país del atraso, por primera vez en muchos años lo que le hemos pedido a Hacienda y a Planeación nos lo han concedido y los procesos de licitación que estamos sacando por más de seis billones de pesos en infraestructura sin tener en cuenta lo de ciudades amables y transportes masivos que empieza a transformar el país. El esquema de integración de concesiones, el esquema de megaconcesiones nos va a transformar el país, todo eso tiene que estar contratado para Julio de 2009, todo absolutamente lo que es la agenda interna, todo lo de la agenda interna que se veía como un sueño de país ideal y eso tiene que incluir despejar el panorama en puertos, aeropuertos, ríos, ferrocarriles; nada más para ferrocarriles nos asignaron una partida de un billón de pesos, un billón de pesos que resuelve todo el tema del corredor ferroviario del río Magdalena y las prerrehabilitaciones al Valle del Aburrá y a la Sabana, se despejó el panorama del ferrocarril del Carare.

Dios mío que eso es gigantesco, yo veo ya con optimismo este tema y no lo veo como un fracaso personal y del país en las aspiraciones de tener una nación con competitividad, en equilibrio con el desarrollo territorial y su conectividad, yo lo veo con optimismo y siento todo el respaldo de Hacienda y Planeación en la concepción de todos estos procesos y en el financiamiento de todos esos procesos, Colombia va a tener todas esas deudas que va a adquirir, va a tener infinidad de recursos para pagarlos, este país, les hago la profecía si la quieren, muy pronto van a descubrir yacimientos de petróleo que los hay muchos y va a tener con eso, despejado el panorama, los yacimientos de carbón probados son gigantescos y demandados mundialmente por la calidad; tenemos que construir el puerto y hacer el mecanismo de transporte de sus carbones, el ferrocarril de occidente que es lo último tal vez que nos falta por resolver, yo espero confiadamente que en los próximos días quede lista la transferencia de esa concesión a un grupo que tiene carga y músculo técnico y financiero para tener un ferrocarril adecuado y cuando venga si estoy aquí antes de terminar las sesiones del primer semestre del año entrante a este Congreso.

Vea compañeros de la Comisión Sexta de la Cámara, la tarea que ustedes pusieron y que me propusieron está cumplida, se acaba de terminar la contratación de tal proyecto, esa será una buena cuenta y está la agenda interna contratada, ese día uno podrá descansar más tranquilo y no pedir más plata, en ese momento el país tendrá que abordar una complejidad mayor de equidad, entonces yo los convoco para esa batalla en la que si puedo seguir en el Gobierno después de plantearla seguiré, o si no desde la calle, pero tenemos que resolver lo regional, resuelto lo de la agenda interna, nada impide, ni ningún argumento será válido para que empecemos la solución de lo regional, para que haya equilibrio en el desarrollo del país, mientras tanto el Plan de Desarrollo y la política estatal definió que desde la Nación, la centralidad de la inversión es la agenda interna de competitividad y comercio exterior, en todos los componentes y que es la movilidad urbana a través de los planes de transporte masivo y a través de la agenda de ciudades amables, el desafío que tenemos por delante es absolutamente hermoso, pero uno empieza a ver que se despeja el panorama y yo sí reclamo una cosa, miren yo no distingo aquí en la Comisión quién es, de qué partido y algunos no distingo ni de qué partido son ni me importa, ni aquí ni en las regiones yo he diferenciado si son de un partido o de otro, si son de bancada de gobierno o no son, si son de oposición cerrera o son del Gobierno, yo siempre he pensado en ustedes respetándolos como parlamentarios, yo espero que ustedes respeten el esfuerzo del Gobierno, que reclamo de este Gobierno un esfuerzo profundo con equivocaciones personales en satisfacer las necesidades de las regiones de acuerdo a las necesidades presupuestales, reclamo honradez en la aplicación de los recursos, honradez, con los errores que haya y las demandas que haya, reclamo que hay trabajo para los contratistas, nosotros no nos fijamos qué contratista es quién, o de dónde, sino si se la ganó o no la ganó y somos severos con los contratistas remolones, retardados en esa severidad, pero somos severos, conseguir ingenieros con experiencia hoy es imposible y tienen que importarlos, están volviendo algunos alumnos míos que ya se habían marchado, conseguir maquinaria hoy de alquiler es difícil, a la gente nueva también se le está abriendo espacio, doctora López, yo vigilaré que se le abra espacio y estamos buscando en los contratos que saquemos incluso en los de concesiones haya solo un porcentaje de la maquinaria que sea propiedad del contratista para que haya oportunidad de que arrienden en las regiones maquinaria, sobre todo volquetas que hay en esas regiones, que haya distribución de los recursos y que ocupen gente de la región, yo creo que toda esa platica que nos da Hacienda y Planeación yo quisiera más, pero yo sé que es un esfuerzo muy grande de acuerdo a las condiciones fiscales, se replica en el desarrollo del territorio, ayudamos al crecimiento económico, ayudamos a la redistribución de los recursos y no lo considero, jamás lo consideraré un gasto, sino una inversión, la inversión en el futuro de Colombia. Tenemos muchos errores y cosas para mejorar con la vigilancia de ustedes las vamos a mejorar y con el reclamo de ustedes incluso erguido y duro las vamos a mejorar, para eso estamos, el control político eso es lo que hace, pero yo creo que vamos avanzando, bueno señor presidente muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias señor Ministro, doctor Bérner Zambrano usted había pedido primero la palabra, doctor Pedro Obando, señor Secretario.

Secretario:

Para que pregunte a la Comisión Sexta si nos declaramos en sesión permanente porque ya llevamos las cuatro horas reglamentarias.

Presidente:

¿Quiere la Comisión declararse en sesión permanente?

Secretario:

Aprobado señor Presidente.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Seis, porque desde las ocho estamos.

Presidente:

Doctor Pedro Obando.

Honorable Representante Pedro Vicente Obando Ordóñez:

Muchas gracias señor Presidente, el señor Ministro terminaba con todo el juicio señalando de que el propósito de estas convocatorias de control político no tienen otra finalidad que buscar eso, un control político a los funcionarios, no son reuniones para precisamente un comité de alabanzas porque eso no le hace ningún bien al funcionario, las alabanzas creo que ellos mismos se la dan por el trabajo bueno que hacen, yo creo que los funcionarios agradecen más la crítica que hagamos respetuosa que las alabanzas que no llevan a nada, van en búsqueda de otras cosas y creo que el señor Ministro no está para eso y no hacemos oposición cerrera de ninguna manera. Lógicamente que elevamos nuestra peticiones porque estamos reclamando obras para regiones que han sido abandonadas, eso que antes no se había hecho, claro antes no se habían hecho y el del siguiente gobierno dirá lo mismo, antes no se había hecho y así sucesivamente, pero lo que sí encontramos son las desigualdades grandes que se dan en el país, a mí me da muchísimo agrado escuchar, esa vía va a ser la mejor en el país, esa otra doble calzada la mejor, qué bueno, nos alegra porque es nuestro país sin lugar a dudas, pero tenemos graves debilidades en nuestras regiones, los impuestos que pagamos los colombianos son demasiado grandes, hablar de más de cincuenta billones de impuestos, es una cifra que difícilmente cabe en la mente, pagamos impuestos yo creo cada minuto, cada llamada telefónica es un impuesto, cada compra es un impuesto, solo son impuestos los que pagamos, de manera que no es gratuidad, benevolencia lo que recibimos, es la plata nuestra, es la plata del pueblo colombiano, más de cincuenta billones en impuestos, eso es lo que estamos pidiendo, que se revierta en infraestructura, en obras que necesitamos para tener la verdadera competitividad del país y para que la agenda interna realmente se pueda dar por cumplida, claro que celebramos igual que usted señor Ministro que se haya destacado el Plan Tansmilenio, pero con lo que usted señalaba cuando decía que se retire, y ojalá que continúe en su trabajo señor Ministro; claro que la deuda social es grande y a esa se refería usted con toda la razón, que lleguen los planes de Transmilenio o de alta movilidad, pero respetando lo social, sin dejar sin trabajo a quienes hoy ganan su sustento gracias a un transporte que tienen, que ellos sean los socios de los nuevos transmilenios o de los planes de movilidad que existan en las ciudades, de lo contrario la equidad social seguirá por el suelo, el mal llamado consenso de Washington con ya 18 años de aplicación tiene una deuda social en el mundo, no solamente en Colombia, es una deuda social grande precisamente por la inequidad que ha generado.

Qué bueno escuchar de ese billón de pesos para lo ferroviario, y uno piensa cuántos pesos le van a corresponder a Nariño, con seguridad ninguno, porque la única vía férrea que tuvimos, de las primeras del país, entre otras cosas, las levantaron en esos errores históricos imperdonables, ojalá que en ese billón y en las ferrovías del occidente, porque estamos en el occidente, nos determinen y nos señalen unos dineros para esas vías; el petróleo va a llegar con abundancia a Colombia, ojalá así sea, lo único que sí sabemos es que hoy hay nueva alza de gasolina, eso sí lo sabemos, y sabemos que hay un plan grande con el biodiésel, eso también lo sabemos, pero sabemos que ese biodiésel va a acabar con la seguridad alimentaria y ya el mundo se está quejando de ello, ya Europa con racionamiento de arroz, ya Estados Unidos con racionamiento de arroz y nosotros pagando el doble del precio por el azúcar y no precisamente nosotros para sentirlo, pero sí el pueblo, sí los estratos bajos de nuestra población pagando el doble por el precio del azúcar, gracias a esta nueva invención de tener el biocombustible, allí para el señor Ministro ese es el pago social, esa es la inequidad con la cual no podemos compartir, porque se sacrifica el bien general por el bien particular, esa es una triste realidad y qué va a sufrir el mundo, ¿Quién iba a pensar que haya desabastecimiento en Europa o en Estados Unidos? Que haya crisis del arroz no podíamos pensarlo, pero es una triste realidad que tenemos que verla ya desde ahora para lo que se nos viene ahora.

Voy a entrar al tema señor Presidente con su perdón, el doctor Alvaro José Soto no sé si está abajo, pero al doctor Alvaro José Soto me encanta el optimismo pero realmente el no ve la realidad, habla de que la vía panamericana Pasto – Chachagüí estaba en su peor momento, exactamente lo contrario, estaba en su mejor momento, pero lo decimos nosotros los que transitamos por esa vía, una vía en perfectas condiciones antes de que llegara la concesión, en perfectas condiciones y ese es un reconocimiento a Invías, lógicamente que le reconocemos, la vía estaba en perfectas condiciones, llega el concesionario y hoy si tenemos la vía totalmente destruida y allí con doble responsabilidad, responsabilidad del Gobierno que no hizo el mantenimiento a través de Invías y responsabilidad del Gobierno que no supo poner esas obligaciones al concesionario para mantenerla, hoy el costo es supremamente más elevado de lo que pudo haber sido si se hacía un mantenimiento racional, metódico como se venía haciendo antes, el doctor Alvaro José Soto habla de la lluviosidad en Nariño, pero ¿estamos descubriendo algo nuevo? o es que vivimos en otro país, es una sorpresa decir que llueve en el país, pues claro que llueve y gracias a Dios que llueve y que tiene que seguir lloviendo porque acá todavía tenemos agua, pero un concesionario no podía saber, no se podían imaginar que

iban a haber derrumbes, bueno pero esa es la cosa más absurda, lógicamente que quien visita en una carretera de Colombia, tiene que saber que hay derrumbes, tiene que saber que hay lluviosidad, pero estamos hablando de las regiones de más lluviosidad en el mundo, de manera que qué sorpresa y le llama la atención de que haya llovido y le llama la atención de que haya habido derrumbes. Cómo será de ineficiente ese concesionario que tardó dos meses para solucionar el problema de ese derrumbe sin que se haya movido la banca, solamente con haber habido un gran derrumbe, con una gran movilización de tierra indudablemente, pero eso con la tecnología apropiada no era para que durase dos meses con esa molestia y sin embargo mientras se hacía eso no había un trabajo del concesionario en los otros sectores como debería ser la obligación, el derrumbe es algo casual, que se debe remediar con maquinaria extraordinaria, con maquinaria extra, no con la misma que está en el proceso de construcción de la carretera, de manera que lo de esa concesión es ya un fracaso y tengo la seguridad que el fracaso va a ser total, porque no creo que se dé el cambio porque en eso hay muchísimos, muchísimos intereses. La firma se constituye días antes de la licitación, será eso responsable, habrá responsabilidad para que no se entreguen esas obras a firmas que tienen la infraestructura, lo que dice el señor Ministro, que tengan el músculo necesario, lo dice él en sus palabras, que haya recursos para que puedan trabajar y no sea que entreguemos las concesiones por hacer el favor a determinado sector, yo creo que allí nuevamente está primero el bienestar general y después el particular.

Nos habla, de que ya está financiado el paso de la vía por Pasto e igualmente el puente Caracha, quisiéramos saber ¿Cuál es la asignación presupuestal?, ¿bajo que rubro está? que no sea que se va a gestionar eso, porque eso es lo mismo que nada, sobre esto se nos viene hablando año tras año, yo creo que la visita del señor Alcalde hoy a la Comisión es con ese objetivo central; primero, que se garantice hoy ¿cuál es el recurso para esa vía tan urgente?, que no es para beneficio de Pasto, que eso hay que aclararlo muy bien, es un beneficio para quienes se transportan por todo Suramérica, es una vía que nos comunica con el cono sur, no es cualquier vía, queremos saber, realmente señor Ministro ¿cuando tenemos ese dinero para el paso por Pasto, para el puente de Caracha? ¿Cuál es la apropiación presupuestal? ¿Cuándo contamos con ese mismo recurso?

El Plan 2.500 ha tenido muchos problemas, muchos atrasos y desafortunadamente sectores tan sensibles como el de la circunvalar al Galeras inconcluso; y aún cuando concluyan los contratos, quedarán sectores sin pavimentación, lo cual es un grave riesgo para la población.

Me quisiera referir, saltándome un poco a la vía de la montaña, el señor Ministro nos dice desafortunadamente no puedo, no tengo la competencia para ello y solamente será el señor Presidente el que puede solucionarla, doctora Gema López esa es la vía que va a Florencia no es la de La Unión – Higuerones, esa no va a Florencia, la vía que va a Florencia es la que va del Empate a San José, a San Bernardo, a la Cruz, a San Pablo, luego a Florencia, de manera que desde luego que su municipio importantísimo y bello está por fuera de los planes, esa es de las vías de la montaña, de que nos habla el señor Ministro, lo de la licencia ambiental es algo que creo que no se maneja con toda la claridad y desde luego no tiene nada que ver el Ministerio a su cargo, yo quisiera saber ¿cuándo salió la licencia ambiental para la vía, El Encano –Santiago?, porque ese es un punto de discusión, precisamente esa reserva Ramsar, nace arriba en la carretera, la variante es mucho más abajo que también se afecta, pero más se afecta arriba donde nacen los riachuelos, habrá que ver cómo es el manejo de estas licencias ambientales y que ojalá no vaya a ser un obstáculo que lo veamos mañana, que la licencia ambiental San Francisco – Mocoa nos impida la construcción de la variable, usted está de acuerdo con esa variable, ojalá que no vaya a ser un palo en la rueda esa licencia ambiental, porque allí quedaríamos sin la posibilidad de soñar con la vía Tumaco – Belem Do Pará; el mejoramiento de la vía Pasto – El Encano, usted lo ha dicho con mucha sinceridad, con mucha franqueza, tiene muchos problemas y es a los pocos sitios donde podemos hacer turismo y no tenemos una vía adecuada, buena parte de la vía está destruida, el municipio de Pasto tiene un centro de turismo claro, en ese corregimiento y la vía está en muy malas condiciones. Buenas las noticias sobre lo del aeropuerto, ya lo habíamos escuchado del señor Presidente, yo he dicho que por fortuna los dos últimos viajes del señor Presidente no pudieron culminar en Pasto y no por no quererlo tener al señor Presidente en Pasto, no, para que el sepa en carne propia, que sufra en carne propia lo que es no tener aeropuerto, el aeropuerto Antonio Nariño hoy precisamente cerrado, hoy está cerrado, hoy no está funcionando como muchos, como muchísimos de los días del año, qué bueno que ya se entre a solucionar ese problema y seguramente en quince días cuando estemos en el debate con la Aeronáutica podamos concretar esto, porque estamos hablando de 1986 con algunos dineros ya aportados para ese relleno, las obras se iniciaron, pero allí quedaron sin poderse concluir.

Lo del peaje es algo que tiene que continuar, el señor Ministro hizo el compromiso de ver ese estudio para que el valor sea por los 2.000 pesos, yo creo que puede dar ese valor, esperamos la conclusión del mismo, no es que se rebaje un peaje es simplemente para aquellos habitantes que van hasta el aeropuerto, el peaje queda en los mismos 6.800, el peaje de aquel transportador que sale de Pasto a Popayán va a seguir pagando lo mismo, no se le rebaja nada, paga la mitad en Daza, pero la otra mitad la paga más allá del aeropuerto, de manera que para él no hay ninguna rebaja, es solamente para aquel habitante que va a Chachagüí de manera que rebaja en sí no hay, siguen los dos peajes de esa vía Rumichaca – Pasto – Chachagüí, iguales el del Cebadal y el de ahora partido, mitad en Daza y mitad Encano, pero no se le está quitando nada, más bien ya estamos pensando en otro peaje con el señor Ministro, claro que puse en plural, en singular el señor Ministro está pensando en el peaje para La Unión, sin embargo creo que en eso y como lo piensa el señor Ministro, separados, para que aquel que vaya a La Unión solamente pague una vez y de regreso no lo pague y de igual manera el otro más allá de La Unión, para que lo tome una sola vez en su pago, puede ser una salida en esas necesidades tan urgentes con unas vías del siglo antepasado que aún tenemos en Nariño. Señor Ministro, muchas gracias, nuestro afán es so-

lamente buscar que para nuestra región lleguen los recursos necesarios y salgamos del atraso grande en que estamos, que haya posibilidades de un desarrollo y que esa agenda interna se cumpla para Nariño, ojalá que el ferrocarril vuelva a Nariño, nos habla de ese billón, yo quisiera saber ¿cuánto le va a corresponder a Nariño, al menos en estudios? Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Doctor Jaime Restrepo ya pidió primero la palabra.

Honorable Representante Jaime de Jesús Restrepo Cuartas:

Muchas gracias señor Presidente, señor Ministro, señores funcionarios, yo realmente me pongo muy contento de que estos debates nos acerquen al conocimiento de lo que está pasando en muchas regiones del país y además me gusta mucho el entusiasmo que el señor Ministro le pone, le ha puesto y le sigue poniendo siempre a este tema que es fundamental para Colombia, que es el tema de las vías, nada más grave sería que quedáramos dando vueltas sobre concesiones que nunca funcionan, sobre contratos que siempre se dañan, sobre derrumbes que no se pueden resolver, pero siempre hemos encontrado en el Ministro una persona que está atenta a irles dando solución a los problemas tan graves que en este país existen porque es que estamos en un país de montaña, en una país con climas y con dificultades muy severas, pero lo que yo he hecho en esta reunión es prácticamente aprender muchas cosas de lo que está sucediendo en el país y por eso me siento muy gratificado de haber podido acompañarlos en esta sesión.

Quería hacer una pequeña alusión con el perdón del doctor Pedro Obando, al tema de biocombustibles que él hizo, las cosas pueden ser buenas o pueden ser malas, depende de cómo se manejen y se trabajan, el tema de los biocombustibles versus la seguridad alimentaria hay que mirarlo científicamente por eso es que yo vengo defendiendo mucho y ojalá el señor Ministro también nos ayude con el Presidente de la República, con Planeación en el Consejo de Ministros, con este tema de la ley de ciencia, tecnología e innovación a ver si somos capaces de encontrar caminos que nos permitan descubrir los problemas sin tener que pasar por ellos. Precisamente son los resultados de investigación los que nos permiten saber como utilizamos el desarrollo de biocombustibles sin necesidad de afectar la cadena alimentaria, nosotros usamos aquí palma africana para producir biodiésel que daña por supuesto la cadena alimentaria, cuando tenemos la higuerilla, la yatrofa, las hacha hinchi y un montón de elementos de la naturaleza, las algas que nos pueden dar la manera de producir el biodiésel y cactus y otra serie de elementos importantes en esa enorme biodiversidad que tenemos; también en el tema de la producción del etanol para qué usar la caña de azúcar si se afecta la cadena del azúcar que es un fundamento esencial para la alimentación, cuando tenemos 200.000 toneladas de banano y plátano desechadas en el Urabá antioqueño, cuando tenemos los desechos del café en todo el país que no se utilizan y que podrían utilizarse para producir etanol carburante con una efectividad y un rendimiento similar al de la caña de azúcar, entonces me parece a mí que vale la pena que este tema por ejemplo de los biocombustibles fuera un tema del debate entre nosotros para que pudiéramos también trazarle una orientación al Estado, sobre qué caminos son los que debemos seguir en ese nuevo desarrollo productivo que estamos reclamando, muchas gracias, señor Ministro, gracias a los directores nacionales de Invías y de INCO y a usted señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctor Jaime Restrepo, tiene la palabra el doctor Bérner Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Gracias Presidente, señor Ministro, la verdad es que cuando uno va a los pueblos, le agradecen lo del Plan 2.500, eso lo hemos sentido, no podemos todo desconocerlo, en este Gobierno se ha avanzado muchísimo, son 116 kilómetros Ministro y claro la gente de Buesaco está muy contenta, la gente de Guachucal está contenta, la de Funes está contenta, yo tuve la oportunidad Ministro de estar en la Comisión Cuarta de Presupuesto, donde uno se emociona mucho porque allá está la plata, pero claro y entonces le dicen y transferencias de dónde sacamos y plata para los pensionados de dónde sacamos y plata para sueldos de dónde sacamos, es complicado, no todo lo que se recibe es libre y a mí me gusta muchísimo cuando usted dice, me gusta mucho oírle decir de lo poco que queda para inversión porque es que queda muy poco, a mí me gusta muchísimo oírle decir que Hacienda y Planeación lo había anotado textualmente, que Hacienda y Planeación lo escuchan mucho a usted, entonces Ministro no nos ponga a hablar con el Presidente sobre la vía ,el Empate – San José – San Bernardo – Belén, todo ese sector hasta La Cruz, no nos ponga a hablar a nosotros con el Presidente, el Gobierno, es que usted es Gobierno, el Ministro de Hacienda y Planeación Nacional lo escucha mucho a usted, resérvenos para pedirle otra cosa al Presidente, déjenos esa reserva Ministro, entonces la angustia debe ser grande claro para estar, con lo poco que queda de inversión, logrando algo es satisfactorio para usted y para su Ministerio que creemos le ha ido bien porque se han concedido muchas cosas, lo del paso por Pasto, pero mire no, no lo deje con esa incertidumbre que si es por concesión la interpreté así, si es por concesión o es por recursos del Ministerio, Ministro, no, yo creo que tiene que definirse necesariamente yo no creo que le debamos colgar a la concesión estas dos obras, es decir lo de la terminación porque es que es la terminación y lo del Puente de Caracha Ministro, es un compromiso suyo, yo diría que viejo, entonces no le colguemos a eso y sí miremos Ministro para qué vamos a su Ministerio a hablar este tema, en el primer semestre le entendí yo, yo que va a definir en este semestre, no esperemos este semestre, usted no escuchó al señor alcalde la angustia, el agradeció las obras que ha hecho el Gobierno, porque es que hay que agradecerlo, no todo puede ser cuestionamiento y crítica, hay que agradecerle, ¿cómo no se le va a agradecer? Va a tener el señor Alcalde o Pasto va a tener la perimetral, por fin, es que algún Gobierno tenía que haberlo dicho y fue este, algún Gobierno tenía que haber dicho le voy a meter 100.000 millones así sea por concesión a la vía doble calzada al

aeropuerto, ningún otro lo dijo, qué hacemos, fue este Gobierno, tuvimos que esperar este Gobierno, que haya seguridad democrática para que la economía crezca y haya inversión, gústele o no le guste fue así, y a mí me gusta muchísimo oírle a usted, agradecerle, yo quiero agradecerle Ministro también, pero que está colgado con Nariño, no pueden ser inconclusas, Ministro, usted tiene que decirnos hombre, si no puede ser el semestre, no puede ser por concesión, por concesión dejemos la doble calzada a Ipiales, por concesión me gustaría a mí escucharle Ministro que diga la de Las Banderas, el puente de Las Banderas que era lo que el señor Alcalde de Pasto estaba planteando, el puente de Caracha y lo del puente de las Banderas, ese es un problema, Dios no lo quiera, lo del volcán Galeras es un problema que va a descongestionar muchísimo esa parte, Ministro, hagamos ese compromiso, ayúdenos a ese compromiso, eso es cierto el Representante Pedro Vicente Obando tiene toda la razón, del billón de pesos de ferrocarriles para Nariño no le va a corresponder un peso, entonces tratemos de que….

Se comprometió usted a conformar una comisión tripartita porque no la ha conformado para ver lo del peaje, si se puede disminuir más o no, el peaje si se disminuyó porque la gente de Chachagüí era la que estaba fregada, antes pagaban 6.700, bajarle tampoco, pero es que adelantaron el peaje y les colocaron allí, entonces se bajó a 3.400 entiendo yo, busquemos el punto de equilibrio no 2.000, pero si 2.500, conforme la comisión, cuanto antes Ministro y seguro, con toda seguridad que le van a demostrar esa comisión, que la gente viaja más a Chachagüí, hay más ingresos para la concesión sin desfinanciarla, porque por encima de todo queremos que la obra se haga, vamos a tener que charlar en su despacho o usted va a tener que acudir a lo que hacía antes, usted venía mucho a la Comisión Sexta, ahora nos ha abandonado, venga Ministro, lo invitamos desde ya el otro Martes para que sin que lo citemos nos esté acompañando para poder charlar los otros temas, lo que le dije de la circunvalar al Galeras, por un lado arrancaron doce kilómetros o trece, y por el otro lado se van a quedar tan solo siete, va a ser, es decir esos otros temas quisiéramos que los pudiéramos hablar, no en su despacho, aquí en la Comisión Ministro, pero no como citación sino irlos resolviendo poco a poco. Se quedó por ejemplo la vía a Tumaco que se está deteriorando mucho, usted nos plantea una posibilidad, puede ser implantar un peaje, habrá que charlar con la gente, sensibilizarla, en fin si esa es la solución, pero estamos preocupados también por ese tema Ministro, entonces nos gustaría que nos absuelva por lo menos el compromiso del proyecto de la terminación, del paso por Pasto, por el puente de Caracha y lo de Las Banderas, señor Ministro.

Presidente:

Tiene la palabra el senador Manuel Henríquez Rosero.

Honorable Senador Manuel Henríquez Rosero:

Gracias señor Presidente, señor Ministro, primero que todo un saludo afectuoso a los honorables Representantes de esta célula congresional, gracias por darnos la oportunidad de intervenir muy brevemente, señor Ministro, yo creo que el país a usted le va a tener que reconocer muchas cosas, su gran preocupación por desatrasar el tema de la infraestructura que estaba tan abandonada en este país, otro tema Ministro y se lo he escuchado ya en varios círculos, es el tema de que hoy por hoy por fortuna no hay corrupción en este tema de las obras públicas que ese fue el gran dolor de cabeza del país y aquí lo señalaba el problema que tuvimos con la concesión del Magdalena Medio, pero sin embargo Ministro, esas cosas que usted viene haciendo y que obviamente el país se las reconoce y nosotros los Colombianos se las tenemos que agradecer también nos permite hacerle algunas observaciones.

Primero, es indudable que en este país se privilegió la inversión en algunas regiones y se dejaron por fuera otras regiones, por ejemplo las regiones de frontera, lo que ha pasado con los departamentos como Nariño, el Chocó para no mencionar otros, yo sé que hay un gran esfuerzo de parte del Gobierno Nacional y usted tiene mucho que ver en este tema, la inversión que se viene haciendo en el Putumayo, eso hay que reconocerlo, pero yo creo que ningún Gobierno ha hecho una inversión tan grande como se viene haciendo en el Putumayo en el tema de vías, hace cinco o seis años seguramente cuando lo escucharon por primera vez a usted mencionar una serie de vías, terminar unas obras, yo creo que muy pocos fuimos los colombianos y me incluyo en eso que le creímos que eso iba a ser verdad, pero hace quince días recibí el testimonio allá en el Putumayo donde le dijeron a usted y al Presidente que gracias por todos esos cientos de kilómetros de vías que se han adelantado, de las vías que se vienen terminando, me parece que eso es el reflejo que se viene trabajando seriamente en ese tema.

Ministro nosotros tenemos una gran preocupación con el tema de la concesión entre Pasto y Chachagüí, yo no tengo el optimismo suyo ni el optimismo que nos señalaba aquí el señor Director del INCO, tenemos una gran preocupación y créame que es una preocupación generalizada en el departamento de Nariño, primero porque no hay la suficiente confianza en que el contratista vaya a poder realizar esas obras, hay mucha incertidumbre dado que ese consorcio o como se llame se constituyó pocos días o semanas antes de participar en esa convocatoria a la cual se le ha adjudicado ese contrato, y lo vimos cuando tuvimos ahora la emergencia de estos derrumbes de los que muy bien señalaba el Director del INCO, me parece que ahí vimos las dificultades que ellos tuvieron para poder solucionar un problema que creíamos no era de una gravedad como la que se ha venido mostrando, yo creo que allí Ministro hay que abrir bien los ojos para que ojalá mañana no tengamos un pleito antes que una obra como la esperamos todos los Nariñenses.

Segundo tema, yo creo que aquí tengo que solidarizarme con el Representante Bérner Zambrano y con el Representante Pedro Vicente Obando, quisiéramos señor Ministro que nos diera una respuesta satisfactoria con respecto a la inversión de los recursos del paso por Pasto, se ha hablado con las diferentes instancias, con el Presidente, con el Ministro, con usted hemos tratado ese tema, sabemos que no es fácil, el Ministerio no tiene los recursos disponibles para decir tomen la plata, vayan y terminen esa obra, pero me parece que esa es una obra vital en los cuales el municipio de Pasto ha hecho un gran esfuerzo, la inversión que ha hecho el municipio es importante y por supuesto no pueden desconocerle

al Gobierno Nacional la inversión que se ha hecho en eso, pero yo creo que no podemos dejar esa obra a medio camino, yo creo que pensar en colgarle perdone la expresión esa terminación de esa obra del puente de Caracha y lo que falta del paso por Pasto a la concesión me parece que no es la mejor decisión, o la decisión que por lo menos nosotros esperaríamos y creo que el Gobierno municipal tampoco esperaría.

El tema del Plan 2.500, es cierto, hay unas obras que se recibieron en su momento con mucha alegrí, sin embargo, vemos que hay una atraso usted lo ha dicho que hay problemas lo que nosotros quisiéramos pensar que esas obras no se van a quedar a medio camino y que ojalá lo que estaba presupuestado se termine. El tema de la vía al norte, Ministro, ese fue un trabajo que adelantamos los Parlamentarios de Nariño para que quedara incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, tuvimos oportunidad de comentárselo a usted cuando estábamos discutiendo el proyecto de ley que se convirtió en la ley del Plan, Ministro, yo sé que usted nos puede ayudar, yo sé que de su cercanía con el señor Presidente para que ojalá se dispongan los recursos necesarios para que por fin los norteños en Nariño tengan una vía decente, la vía entre El Empate – San José – San Bernardo – Colón – San Pablo – Florencia – Higuerones, esa es una vía que necesariamente tiene que ser mejorada y que ojalá eso no se quede en letra muerta como aparece en la ley del Plan Nacional de Desarrollo y obviamente no quiero alargarme más Ministro.

Hay una obra que se viene adelantando entre Ipiales y Gauchucal una vía que está totalmente destruida, Invías ha dispuesto unos recursos, me parece que unos recursos muy escasos, no van a alcanzar sino a hacer unos tres, cuatro kilómetros, yo creo que se podría hacer un esfuerzo para que ojalá esa vía que hoy está en malas condiciones se termine.

Finalmente el tema de Tumaco, el tema del puerto, hoy hay grandes dificultades, porque la capacidad de carga que se está movilizando es prácticamente insignificante, el tema de la sedimentación ahí se ha hecho un esfuerzo, se han asignado unos recursos, pero yo sé que hay una gran propuesta suya para el tema de los puertos, se han asignado recursos importantes para lo de Buenaventura, el norte quisiéramos también los nariñenses que en el Puerto de Tumaco se haga una inversión importante para que esa vía se termine y termino con esto, hace pocos días unos quince o veinte días tuvimos oportunidad de transitar la vía entre Pasto – El Encano y el alto Putumayo, es una obra como usted lo ha manifestado y en eso soy fiel testigo de que se viene avanzando una vía que es en dos frentes, entre El Encano hacia el Alto Putumayo y del Alto Putumayo hacia El Encano viene avanzando de manera importante, yo en eso difiero con muchos críticos, creo que es una vía que va a quedar en excelentes condiciones, una vía que le va a permitir realmente un tránsito más expedito para los nariñenses y que ojalá esa variante de la que se ha hablado que no es fácil por los recursos que eso implica, por el tema de la licencia que no necesariamente depende de su despacho, ese es un tema que habrá que trabajarlo, pero ojalá que en tres o cuatro años podamos empezar a ver que esa obra se va a poder construir. De todas maneras señor Ministro quería dejar esas inquietudes, señor Presidente a usted le agradezco por su gentileza, a los honorables Representantes muchas gracias por su atención.

Presidente:

Muchas gracias Senador, tiene la palabra el doctor Néstor Homero Cotrina.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Gracias Presidente, no quería culminar este debate señor Ministro sin permitirme informarle que en su ausencia el doctor David Becerra tomó atenta nota de las inquietudes que le hice llegar hacia su despacho en cuanto a requerimientos en el departamento de Arauca, Ministro espero muy pronto tener noticias importantes, sobre todo con algo que le preguntaba el honorable Presidente, el doctor Ciro Rodríguez sobre las inversiones en la ruta de la soberanía ya que a pesar de que se mejoraron las relaciones es una carretera vital para la comunicación entre los Santanderes, Boyacá y Arauca, usted ha tenido la mejor de las voluntades Ministro y yo espero que ese dinamismo, ese optimismo que usted ha tenido se traduzca en obras concretas como usted lo manifestaba, por eso Ministro espero respuesta a esas inquietudes a la menor brevedad posible, yo sé que está bastante avanzado y no quiero abusar más del tiempo, gracias Presidente.

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Yo le respondo de inmediato.

Presidente:

Doctora Gema López.

Honorable Representante Gema López de Joaqui:

Sí Presidente, perdón Ministro para que redondeemos, la verdad es que tengo salida ahora para Popayán, le decía Ministro no estaba usted cuando manifesté la necesidad de que algún tramo del Contrato 1699 que corresponde a Morales – La Toma – Suárez y cuya ejecución Ministro solamente se ha dado de veinte kilómetros, solo diez están en mal estado, la vía horrible y toda vez se ha dado prórroga sobre prórroga, sobre prórroga y según los documentos la última prórroga que se le dio al contratista es del 29 de febrero de este año, pedirle Ministro, yo se lo manifestaba hace rato, la necesidad de que esta obra se culmine tal como se había planeado inicialmente. Así mismo la demás, Contratación frente al estrecho Balboa que faltan 5.5 kilómetros, de Silvia faltan, Piendamó - Silvia, tres kilómetros y de Toribío – Jambaló dos kilómetros por ejecutar sin conocer todavía un recurso que ese Plan 2.500 quedó para la vía Boquerón – Bolívar que era para mantenimiento, el director de Invías regional no me pudo dar información frente a eso, eso es, en ese estado está el plan, obviamente ha avanzado, tengo que reconocer que ha avanzado, el único que no ha avanzado con prontitud es Morales – La Toma – Suárez, reconocer y agradecer el esfuerzo que usted hizo en el Confis para que quedaran los 100.000 millones de pesos para el Macizo Colombiano, habíamos pedido en la reunión que hicimos en la Casa del Huila donde nos unimos varios departamentos con el propósito de lograr que en el Plan de Desarrollo quedaran incluidos estos sectores que a la postre, dado el invierno y dada la situación también, han

quedado bastantes vías taponadas y que con lo que corresponde al Cauca un gobernador anterior vendió toda la maquinaria de infraestructura y hoy no cuenta prácticamente con una posibilidad de ayuda para eventuales emergencias que hallan, agradecerle que obviamente como usted me lo manifiesta en ese recurso, el Macizo Colombiano no puede estar por fuera, la vía Boquerón – Bolívar, por que es uno de los municipios más importantes, agradecerle y reconocerle Ministro su esfuerzo que hizo y estoy absolutamente segura que Bolívar y el Macizo Colombiano se lo van a reconocer no sin antes decirles a los compañeros que así como hay un puente, allá hay un puente, llamado Zaraconcho que también tiene un problema gravísimo y que amerita, usted me decía en alguna ocasión que el puente, ese proyecto, ya tiene estudio, lo único que falta es la asignación de recursos, claro que es un puente que no cuesta cualquier cosa, es un puente yo creo que es de 1.500 millones de pesos, pero que solucionaría muchas cosas, Ministro agradecerle inmensamente, yo me tengo que retirar, le agradecería inmensamente que empezara con esta intervención mía, dado que tengo un vuelo ya para Popayán y quisiera llevarle una muy buena noticia además de la que nos dio hace unos días señor Ministro, muchas gracias Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctora Gema, vamos a cerrar este debate con las conclusiones del señor Ministro, pero no sin antes reiterarle una petición del señor Secretario, Ministro en la vía Ocaña – Agua Clara hay una adición de 20.000 millones de pesos, nosotros quisiéramos que se aprovecharan esos recursos Ministro. Además del mantenimiento y recuperación de la vía para hacer un estudio sobre rectificación de algunas curvas sobre la ampliación y de la misma forma la vía Agua Clara – Gamarra, Gamarra – Morales que son realmente unas vías de gran importancia para esta región, para conectarnos con Venezuela hacia el Río Magdalena con la Troncal del Caribe que se convierte en puntos de desarrollo económico de esta importante región de la Provincia de Ocaña, Sur de Bolívar y Sur del Cesar; tiene la palabra señor Ministro.

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

La vía Gamarra está regular, donde está pavimentada pero le hicimos el acceso a Acapulco, los siete kilómetros, Arenales – Morales hicimos una inversión importante por vías para la paz.

El Cauca, yo creo que va satisfactoriamente bien el Plan 2.500, están contentos en Silvia en Jambaló, Toribío y tenemos que hacer esfuerzos para desatrasar el tramo Morales – Suárez y tenemos unas inversiones previstas hacia el Norte del Cauca que en la oportunidad de que está el Director de Invías le da una mejor precisión, muy importante esta pavimentación, gracias a Dios, el tema le ratifico y me complace enormemente ratificarle la definición de los 100.000 millones de pesos para el Macizo Colombiano, usted ha sido una luchadora desde la primera sesión por su tierra y eso es lo que debe hacer todo Representante, todo Senador, luchar por su tierra como es lo que hacen aquí todos los que nos encarecen los recursos y las obras y avanzar y no dejar atrasar esos proyectos, pues yo me siento tan contento como usted por esa tierra que merece el tema; me preocupa infinitamente las condiciones geológicas de esa región que son complejísimas, inmensamente complejas vamos a ver como se resuelven, estamos incluso definiendo qué tipo de material utilizamos, yo quisiera que fuera en concreto, esa vía y ojalá todas estas de los corredores arteriales para que duren mucho, el asfalto está muy caro, vamos a tratar en el tema de la licitación que está en marcha, del mejoramiento de la vía a Ocaña y Sardinata, a ver si es posible que ahí incluyamos la variante de Abrego que la veo más rápida,

Honorable Representante Gema López de Joaqui:

Permiso.

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Claro que sí doctora López, gracias, yo voy a buscar definir el tema porque me angustia tanto como a ustedes, yo sé la paciencia y la gallardía del señor Alcalde, hago un compromiso que en Mayo definimos la fuente del recurso para resolver el tema del paso nacional y del puente de Caracha, en el mes de mayo, a resolver la fuente para salir de ese compromiso que ya es viejo.

Hay unos proyectos sobre la vía a Tumaco dentro del paquete que está en licitación, los mejoramientos que van resolviendo temas de aparición del deterioro de la vía y tengo buenas noticias, usted expresó que tenemos unos recursos para el puerto, pero tengo una mala noticia, se adjudicó la concesión y yo di la orden de que la caducaran, lo del Agrado del puerto de Tumaco tengo que decirles la verdad, al parecer el ganador de la licitación no está en condiciones de cumplirlos y si no está en condiciones de cumplirlos hay que caducar ya el contrato para sacarlo inmediatamente, ese contrato y esa es la orden con todo el que no cumpla para fuera, ustedes tienen dudas y yo veo que no han generado confianza Devinar, y le hemos pedido en innumerables ocasiones que tengan cuidado en la confianza con la comunidad porque esa se tiene que quedar con ustedes 15 años, pero una cosa sí queda clara, si ellos incumplen yo prefiero el pleito, que el contrato, entonces si incumplen se van, si no empiezan a mostrar resultados, yo doy la instrucción para que empiece un proceso de caducidad, porque no tiene presentación soportar el calvario que hemos tenido con el Plan 2.500 por muchos contratistas remolones, incapaces de hacer las obras, aquí hay que salirle rápido y ya se lo hemos notificado, no les he dicho lo de la caducidad, pero aquí queda públicamente dicho, si no cumplen se van y si hay pleito que haya pleito, pero nosotros tenemos que vigilar los recursos del Estado y la prontitud en la ejecución, los contratistas ante nosotros tienen buena imagen, ellos han sido cumplidos en los contratos que han tenido con el Estado, pero yo veo muchas dudas allá en Nariño y lo que dijo Pedro es cierto, yo le pregunté a la Gerente cuánto se demora para rehabilitar el tramo Pasto – Chachagüí, estaba el señor Alcalde, doctor Alvarado dijo cuatro meses, el jefe técnico que ya consiguió dijo, antes de 8 meses no somos capaces de hacerlo, entonces quedó la fecha de 8 meses para tener impecable ese corredor y devolverle la confianza o estudiar la terminación de ese contrato. Yo espero que no haya necesidad de eso, yo les veo buena voluntad y dificultades también, pero a ustedes no se les ha

dicho completamente la verdad, es que el contrato rigurosamente y contractualmente empezó en febrero, hubo unas dilataciones de la iniciación del contrato, pero el contrato está corriendo desde febrero, yo les pido, denles un margen de confianza, digamos observemos esto cuatro meses a ver cómo se va desenvolviendo el contrato y si no, nos reunimos todos y vemos, no han mejorado, si han avanzado restituyámosles la confianza y si no empezamos los procesos utilizando las herramientas que nos da la Ley 1150; esta se volvió severa, yo pedí un artículo que lo redacté yo mismo que le da dientes al Estado ante los contratistas incumplidos, pero démosle una confianza a ellos, ellos nos han cumplido en los contratos que han tenido en el pasado históricamente, yo creo que aquí nos van a cumplir, yo creo que con esto cumplimos el compromiso que ustedes nos habían citado.

Le ratifico señor Presidente que desde las ocho como nos citaron estamos aquí, nosotros sabemos que empiezan una hora después, pero por respeto a ustedes nosotros venimos a la hora, siempre nos citan un cuarto de hora antes y este ejercicio para nosotros es muy útil, solo faltan respuestas para el doctor Cotrina, responder inmediatamente, la vía La Elegía – Saravena, tiene 105.000 millones de pesos, la cifra es correcta, 105 millardos, 105X10 a la 9, 105.000 millones de pesos, que alcanzamos a hacer en esos 145 kilómetros, a ampliarla y a mejorarla, no alcanzamos a pavimentarla, pero queda muy distinto, nosotros la ponemos en circulación entre Saravena y La Elegía, la ponemos en circulación en tres horas, la vuelta es de 10 cuando hay posibilidades de paso y en un esfuerzo después de otros, la podrán pavimentar, allá está apareciendo petróleo y yo creo que pavimentarla es la segunda fase pero con esto la ponemos impecable y pavimentamos un tramo, no alcanzamos a pavimentarla toda, entonces la dejamos en condiciones muy, muy buenas, 105.000 millones.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

105.000 y eran 150

Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

No, lo que pasa es que la vía tiene 145 kilómetros, no, 150 nunca hemos dicho, tenemos 250.000 millones de pesos para la troncal central del norte y para La Elegía – Saravena.

Presidente:

Muchas gracias señor Ministro, se levanta la sesión siendo las dos y veintiséis de la tarde (2:26 p. m.) y se convoca para el próximo martes seis de mayo a las 9:00 de la mañana.

El Presidente,

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

El Vicepresidente,

Néstor Homero Cotrina.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2008