REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(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 XIX - Nº 820 Bogotá, D. C., martes, 26 de octubre de 2010 EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

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

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DE LA CÁMARA
DE REPRESENTANTES

ACTA NÚMERO 04 DE 2010

(agosto 11)

Legislatura 2010-2011

(Primer Periodo)

En Bogotá, D. C., el día miércoles 11 de agosto de 2010, siendo las 10:38 de la mañana, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones de la misma "Roberto Camacho Weverberg", previa citación, con el fin de dar inicio formal a las sesiones ordinarias. Presidida la sesión por su Presidente el honorable Representante Bérner Zambrano Eraso.

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

Contestaron los honorables Representantes:

Honorables Representantes:

Bocanegra Varón Alfredo
Bravo Realpe Óscar Fernando
De la Peña Márquez Fernando
Gómez Martínez Miguel
Prada Gil Hernando Alfonso
Rozo Rodríguez Jorge Enrique
Salazar Uribe Juan Carlos
Sanabria Astudillo Heriberto
Zambrano Eraso Bérner León.

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

Abril Jaimes Camilo Andrés
Arcila Moncada Henry Humberto
Buenahora Febres Jaime
Correa Mojica Carlos Arturo
Deluque Zuleta Alfredo Rafael
Franco Castaño Adriana
García Gómez Juan Carlos
Gómez Villamizar Jorge Eliécer
Hernández Mogollón Carlos Eduardo
Navas Talero Carlos Germán
Osorio Aguiar Carlos Edward
Pereira Caballero Pedrito Tomás
Pérez Suárez José Rodolfo
Puentes Díaz Gustavo Hernán
Rivera Flórez Guillermo Abel
Roa Sarmiento Humphrey
Rodríguez Góngora Rubén Darío
Rodríguez Rengifo Roosvelt
Rojas Ortiz Carlos Augusto
Salamanca Cortés Pablo Enrique
Torres Monsalve Efraín Antonio
Vargas Vives Victoria Eugenia
Varón Cotrino Germán
Velandia Sepúlveda Orlando
Velásquez Jaramillo Hugo Orlando.

Con excusa adjunta la honorable Representante:

Martínez Rosales Rosmery.

Señor Presidente, igualmente la secretaría quiere informarle que la Bancada del Partido Liberal, se encuentra en una reunión en las instalaciones de la Comisión en unos contados minutos subirán a sesión, igual pasa con algunos integrantes del Partido de la U, han pedido excusas para llegar un poquito tarde, al igual que el Partido Conservador que está haciendo lo propio con su Bancada.

Pero la secretaría también le informa que hay quórum deliberatorio.

Presidente:

Vamos a leer el Orden del Día, tan pronto tengamos el quórum someterlo a consideración.

Secretaria:

Sí señor Presidente.

ORDEN DEL DÍA

I

Llamada a lista y verificación del quórum

II

Debate control político citación a funcionarios

Citados

Doctor Germán Cardona, Ministro de Transporte.

Doctor Juan Carlos Echeverry, Ministro de Hacienda y Crédito Público.

Doctor Andrés González Díaz, Gobernador, departamento de Cundinamarca

Doctor Samuel Moreno Rojas, Alcalde Mayor de Bogotá

Doctor Esteban Piedrahíta Uribe, Director Nacional de Planeación

Doctor Juan Ricardo Ortega, Secretario de Hacienda Distrital

Doctor Fernando Álvarez Morales, Secretario de Movilidad Distrital

Doctor Jairo Fernando Páez Mendieta, Gerente General Transmilenio

Invitados

Doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, Procurador General de la Nación

Doctor Julio César Turbay Quintero, Contralor General de la República

Doctor Horacio Serpa Uribe, Gobernador de Santander.

Doctor Fernando Vargas Mendoza, Alcalde Municipal de Bucaramanga

Doctor Juan Camilo Beltrán Domínguez, Presidente Ejecutivo Cámara de Comercio de Bucaramanga

Doctora Elizabeth Ungar Bleir, Corporación Transparencia por Colombia

Doctor Carlos Córdoba, Bogotá cómo Vamos.

Doctor Juan Luis Moreno Carreño, Sociedad de Mejoras y Ornatos

Doctora Claudia Carrizosa, Sociedad de Mejoras y Ornatos

Doctor Jorge Acevedo, Validador de la firma española SENER

Doctor Juan Pablo Bocarejo, Validador Universidad de los Andes

Doctor Plinio Alejandro Bernal, Director de Proyectos y Gestión Urbana Cámara de Comercio de Bogotá

Doctora Juanita Sáenz, Directora de Veeduría

Doctora Consuelo Zapata Directora de Corposéptima

Doctor Mauricio Rico, Corposéptima

Proposición presentada por los honorables Representantes Hernando Alfonso Prada Gil, Germán Varón Cotrino, Humphrey Roa Sarmiento y Jorge Eliécer Gómez Villamizar.

TEMA: Movilidad y Transporte en la ciudad de Bogotá, D. C.

III

Lo que propongan los honorables Congresistas

El Presidente,

Bérner Zambrano Eraso.

El Vicepresidente

Óscar Fernando Bravo Realpe.

El Secretario,

Emiliano Rivera Bravo.

La Subsecretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo.

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente.

Presidente:

El Orden del Día lo vamos a someter a consideración una vez tengamos el quórum decisorio.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Miguel Gómez Martínez:

Gracias señor Presidente. Solamente para solicitar una modificación en el Orden del Día, tenemos unas proposiciones que han estado en la secretaría de la Comisión, desde hace ya algún tiempo y que no hemos podido evacuar y dado que este debate puede ser relativamente largo, quisiera pedir que se pusieran a consideración las proposiciones antes del debate; es algo que nos tomará unos pocos minutos y nos permitiría evacuar el Orden del Día con más agilidad. Gracias.

Presidente:

Lo que podemos hacer es adelantar la lectura, son dos proposiciones las que tenemos, adelantarlas para en dos minutos con el quórum deliberatorio iniciar el debate.

Señora Secretaria, por favor lea las proposiciones que tenemos. El Representante Miguel Gómez, lo que ha propuesto es alterar el Orden del Día, con el objeto de aprobar las proposiciones inicialmente, alterar el Orden del Día.

Me temo que las proposiciones generen discusión, de generar discusión no sé qué nos pueda suceder con el debate. Hagamos lectura a las dos proposiciones, para observar si van a generar controversia.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Heriberto Sanabria Astudillo:

Gracias, Presidente. La moción de procedimiento es en este sentido; en consideración a que los invitados y los citados ya se encuentran en la Comisión y que hay quórum deliberatorio, ¿por qué no vamos avanzando en el tema del control político? Cuando haya quórum decisorio acogemos la proposición del Representante, hacemos la modificación, pero yo creo que por consideración a las personas que ya se encuentran aquí, comencemos por lo menos a adelantar el debate para el cual han sido convocados.

Presidente:

Bueno, vamos a iniciar entonces el debate de control político sobre movilidad y transporte en Bogotá, señora Secretaria, por favor infórmenos qué funcionarios se encuentran en el Recinto y qué excusas han presentado.

Secretaria:

Señor Presidente, el Ministro de Transporte está en el Recinto, el doctor Juan Carlos Echeverry, Ministro de Hacienda y Crédito Público, está en camino, el doctor Andrés González Díaz, Gobernador de Cundinamarca, se había excusado, pero los asesores nos cuentan que ya también viene en camino; el señor Alcalde Mayor de Bogotá, está en el Recinto; el doctor Hernando José Gómez, Director de Planeación, está en el Recinto; el doctor Juan Ricardo Ortega, Secretario de Hacienda Distrital, está en camino; el doctor Fernando Álvarez Morales, Secretario de Movilidad Distrital, está presente; el doctor Jairo Fernández Páez Mendieta, muy puntual llegó a las diez de la mañana al Recinto; de los invitados señor Presidente, el Procurador General de la Nación, envió una excusa, pero mandó dos delegados que también llegaron muy puntuales a la Comisión; el doctor Julio César Turbay Quintero, Contralor General de la República, también se excusó y delegó a un funcionario; los demás invitados, el señor Gobernador de Santander, no nos ha enviado ninguna comunicación y las demás personas invitadas no sé señor Presidente, si estén o no en el Recinto.

Presidente:

Saludamos entonces a los señores funcionarios, al señor Ministro de Transporte, al doctor Germán Cardona, al señor doctor José Gómez, Director de Planeación; al señor Alcalde del Distrito, Samuel Moreno Rojas; a los funcionarios del Distrito, al doctor Fernando Álvarez Morales y al doctor Jairo Fernando Páez, Gerente General de Transmilenio, lo propio a los Parlamentarios, a los medios, a los invitados. Vamos a establecer entonces la mecánica para darle celeridad y que el debate sea con unos óptimos resultados, tenemos cuatro Representantes que han presentado la proposición de la citación, son ellos Alfonso Prada, Germán Varón, Rubén Darío Rodríguez y el Representante Rozo; el tiempo si les parece quien inicialmente presentó la proposición el Representante Prada, estableceríamos un tiempo de 20 minutos, el Representante Germán, Rubén Darío Rodríguez, Representante Rozo, sería de 15 minutos. Para establecer las reglas del debate.

Posteriormente escucharíamos a los citados, luego a los Representantes de la Comisión por cinco minutos cada Congresista, y posteriormente nuevamente a los funcionarios, para que absuelvan las inquietudes. Señora Secretaria, me informa que hay quórum decisorio.

Secretaria:

Sí Presidente, la Secretaría le informa que tenemos registrado quórum decisorio, puede usted someter a consideración el Orden del Día señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Germán Varón Cotrino:

Presidente, me parece corto el tiempo, yo acompaño al doctor Prada en la proposición, él es el expositor principal, de tal manera que yo me tomaría un tiempo más corto, le cedo a él, quiero hacer algunas observaciones sobre el tema de la Administración Distrital, y pensaría que en esa medida si se pudiera prolongar un poco más, un debate en una Plenaria dura tres horas, dos horas, yo no he pedido eso; pero sí por lo menos que sea un tiempo mucho más extenso para el doctor Prada, y yo me comprometo a hacer con límite de tiempo que usted me imponga, mucho más concreto en mis observaciones y en mi intervención.

Presidente:

Así haremos Representante Germán, lo que queremos es establecer los tiempos para controlar un poco y que el debate tenga unos resultados; ya tenemos el quórum, nos ha informado la señora Secretaria, leyó ya ella el Orden del Día, presentó una proposición el Representante Miguel Gómez, o expuso una proposición, en el sentido de alterar el Orden del Día, para que aprobáramos primero proposiciones, alterar el Orden del Día; de tal manera que con esa modificación estaría en consideración el Orden del Día. Sobre el Orden del Día, está expuesto el Orden del Día con la modificación del Representante Miguel Gómez, de alterar el Orden del Día, primero aprobar unas proposiciones que hay sobre la Mesa.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Óscar Fernando Bravo Realpe:

Presidente y distinguidos Representantes, un saludo especial a los señores Ministros, al señor Alcalde. El doctor Gómez propone modificación del Orden del Día para que se consideren y se aprueben o no, entre otras una proposición de él, que cita a un debate de control político a los Presidentes de la honorable Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado, que tiene, entre otros propósitos, si mal no entendí, debatir el tema de las demoras de la Corte, para elegir su Presidente, del Delegado a la Contraloría, unos magistrados que estaban por elegir; loable propósito, creo que todo el país firmaría esa proposición, no solo nosotros, pero es nuestro deber aparte de las consideraciones meramente legales, considerar los motivos de conveniencia institucional, en momentos en que el Gobierno ha iniciado el nuevo Gobierno, una nueva etapa de relaciones, de buenas relaciones con las Cortes, de buenas relaciones con el Congreso, y con el Poder Ejecutivo, aprobar una citación a la Corte Suprema de Justicia, para debatir sus demoras con las cuales desde luego no estamos de acuerdo, pero me parece que sería nuevamente dar a entender que estamos queriendo confrontar a la Corte y esto podría resquebrajar de alguna manera el sano propósito del nuevo Presidente de la República, entre otras cosas, el Partido de la U, en aras de que siga ese camino de buenas relaciones y de reconciliación entre los tres Poderes Públicos; el propio Presidente de la República, al reiniciar relaciones diplomáticas con el Presidente Chávez ayer, dijo: hay que doblar la página, y yo

sí aspiraría honorables Congresistas, a que también se doble la página en esa etapa medio oscura que hemos tenido en las malas relaciones del legislativo con las Cortes y hacer una citación precisamente para confrontarlas, porque de eso se trata, una citación me parece que sería seriamente peligrosa para el nuevo esquema, que al menos quiere implantar el nuevo Gobierno y el nuevo Congreso; por eso señor Presidente, y distinguidos Parlamentarios, yo me opondría a que se aprobara esa proposición y que desarrollemos el debate como fue planteado por los citantes. Muchas gracias, Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Miguel Gómez Martínez:

Gracias señor Presidente. El objeto de mi citación al señor Presidente de la Corte Suprema de Justicia y al Presidente del Consejo de Estado es un asunto que yo considero de suma gravedad, en la citación tenemos unos cuadros en los cuales queda evidenciado la parálisis a la cual están siendo sometidas ciertas ramas del poder público, por la incapacidad de la Corte Suprema de Justicia, de tomar decisiones que la ley y la Constitución lo obligan a tomar; este no es un asunto menor, nosotros como Representantes a la Cámara y miembros del Congreso, tenemos que elegir un Contralor General de la Nación y no vamos a poder elegir y cumplir con nuestra obligación constitucional, porque la terna que debe ser sometida a consideración del Congreso de la República, no está completa porque la Corte Suprema de Justicia, no ha enviado el nombre correspondiente; entonces nosotros como Congresistas, vamos a incumplir nuestra labor constitucional porque otra Rama del Poder Público, no está cumpliendo con la suya; segundo, el Consejo de Estado tuvo durante más de 18 meses vacantes en algunas de sus Salas, hubo Salas del Consejo de Estado que estuvieron desmanteladas y hubo más de 100 votaciones para que se eligiera a esos Magistrados, sin que se produjeran los resultados; recientemente por fortuna el Consejo de Estado ha venido llenando algunas de esas vacantes, me parece que eso es positivo; mire, la situación es tan supremamente grave, que en la Corte Suprema de Justicia, en lo único que pudieron ponerse de acuerdo es en que el Presidente encargado, sea por orden alfabético, y por lo tanto le compete al señor Arrubla, presidir como encargado durante los últimos seis meses, la Corte Suprema de Justicia, porque ellos no se han podido poner de acuerdo.

Yo creo que este asunto en el cual tenemos un Fiscal General Encargado, durante más de un año, en el cual no vamos a tener Contralor General de la República, porque la Corte Suprema de Justicia, no ha completado la terna, y que eso demuestra o ratifica que al interior de la Corte Suprema de Justicia, hay una pugna de poderes absolutamente monstruosa, es un tema que el país tiene que afrontar, es un tema gravísimo, lo que está sucediendo en la Corte Suprema de Justicia es grave y yo creo que no lo podemos seguir evadiendo y la Comisión Primera no puede evadir un tema que es además de su resorte; la idea es invitar respetuosamente al señor Presidente de la Corte Suprema y al Presidente del Consejo de Estado, para que nos expliquen cuál es la circunstancia que termina afectando el funcionamiento de los poderes públicos; yo creo que es importante, creo que es oportuno, que lo escuchemos, yo creo que ellos tienen también la deuda de informar al país porque estamos en esta circunstancia, es que no podemos seguir partiendo de la base, de que todo lo que sucede en la Corte Suprema de Justicia es intocable, porque ellos son magistrados, no, ellos son magistrados pero son también funcionarios públicos, tiene que cumplir con la ley y con la Constitución y por lo tanto deben tomar las decisiones que les compete tomar; entonces esa es mi solicitud, que por favor la pongamos a consideración de los miembros de esta Comisión y que votemos si ustedes consideran que es inconveniente, pues yo cumplo con mi misión de poner el dedo en la llaga y de decir lo que millones de colombianos están pensando, qué está pasando en la Corte Suprema de Justicia, que nos tiene paralizado el funcionamiento de las otras Ramas del Poder Público. Gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Hugo Orlando Velásquez Jaramillo:

Gracias, señor Presidente. Precisamente quería hacerle esa recomendación, que no arme o no permita antes de tiempo el debate sobre las proposiciones que se han presentado, y en segundo término, que se mantenga el Orden del Día como fue convocada la reunión, porque fundamentalmente hay que darle seriedad a los debates que se convocan con anticipación, y que comprometen en su tiempo, en su dedicación y en su atención a sus responsabilidades, a cada uno de los funcionarios que comparecen; por lo tanto, por el respeto a esos funcionarios, señor Presidente, yo le pido o invito a los demás colegas de la Corporación, a que aprobemos el Orden del Día como está propuesto, y luego abordaremos las discusiones pertinentes. Gracias, señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Germán Varón Cotrino:

Presidente. Está el Ministro, está el Director de Planeación, está el Alcalde Mayor de Bogotá, en el mismo sentido, simplemente sometamos ya a consideración el Orden del Día.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Pedrito Tomás Pereira Caballero:

Gracias, Presidente; en el mismo sentido del colega Hugo y Germán Varón, que dejemos el Orden del Día como está, pero simplemente quiero hacer una reflexión sobre la proposición del colega Gómez, yo invitaría a que el Secretario nos dijera si es posible ejercer control político sobre la Rama Judicial, creo que nosotros podemos ejercer control político sobre el ejecutivo, independientemente de que los temas que usted toca son trascendentales de vital importancia pero sería eso que tuviéramos en cuenta, particularmente yo no quisiera tampoco tener que abordar temas con las personas que son nuestros jueces, con temas que son diferentes a la expedición de Códigos, normas o leyes y esto es en relación con sus funciones; entonces sería bueno indagar ese tema, doctor Gómez, para que tengamos esa prevención en ese tema y por el resto señor Presidente, que sigamos con el Orden del Día. Muchas gracias.

Presidente:

Es mi obligación someter a consideración la proposición del Representante, son ustedes los que deciden, nosotros traemos un Orden del Día, si el Representante Miguel no la retira.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Miguel Gómez Martínez:

Lejos de mí que se interprete que mi solicitud de que se modifique el Orden del Día, es un saboteo al debate que vamos a realizar de control político; entonces con mucho gusto yo retiro mi proposición para que evacuemos el Orden del Día; no obstante creo que esta Comisión tiene que abordar el tema de cuál es la responsabilidad de las Cortes en la parálisis de los demás órganos de poder del país. Muchas gracias.

Presidente:

Y en la proposición cuando lo estudiemos lo voy a acompañar en su momento. Iniciamos entonces, vamos a someter a consideración el Orden del Día que ya fue leído, tal cual lo trae la Mesa Directiva; anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿lo aprueba la Cámara? Lea señora Secretaria la votación por favor.

Secretaria:

Sí Presidente, van a votar el Orden del Día tal como fue presentado por la Mesa Directiva.

Honorables Representantes:

Abril Jaimes Camilo Andrés	Sí
Arcila Moncada Henry Humberto	Sí
Bocanegra Varón Alfredo	Sí
Bravo Realpe Óscar Fernando	Sí
Buenahora Febres Jaime	No Votó
Correa Mojica Carlos Arturo	Sí
De la Peña Márquez Fernando	Sí
Deluque Zuleta Alfredo	Sí
Franco Castaño Adriana	Sí
García Gómez Juan Carlos	No Votó
Gómez Martínez Miguel	Sí
Gómez Villamizar Jorge Eliécer	Sí
Hernández Mogollón Carlos Eduardo	Sí
Martínez Rosales Rosmery	Excusa
Navas Talero Carlos Germán	No Votó
Osorio Aguiar Carlos Edward	Sí
Pereira Caballero Pedrito Tomás	Sí
Pérez Suárez José Rodolfo	No Votó
Prada Gil Hernando Alfonso	Sí
Puentes Díaz Gustavo Hernán	No Votó
Rivera Flórez Guillermo Abel	Sí
Roa Sarmiento Humphrey	Sí
Rodríguez Góngora Rubén Darío	Sí
Rodríguez Rengifo Roosvelt	Sí
Rojas Ortiz Carlos Augusto	Sí
Rozo Rodríguez Jorge Enrique	Sí
Salamanca Cortés Pablo Enrique	Sí
Salazar Uribe Juan Carlos	Sí
Sanabria Astudillo Heriberto	Sí
Torres Monsalve Efraín Antonio	Sí
Vargas Vives Victoria Eugenia	Sí
Varón Cotrino Germán	Sí
Velandia Sepúlveda Orlando	Sí
Velásquez Jaramillo Hugo Orlando	Sí
Zambrano Erazo Bérner León	Sí

Señor Presidente, por favor cierre la votación.

Presidente:

Se cierra la votación.

Secretaria:

Señor Presidente, han votado veintinueve (29) honorables Representantes, todos por el Sí; en consecuencia ha sido aprobado el Orden del Día.

Presidente:

El primer punto, señora Secretaria, por favor.

Secretaria:

Si señor Presidente, debate de control político, citación a funcionarios; invitados doctor Germán Cardona, Ministro de Transporte; doctor Juan Carlos Echeverry, Ministro de Hacienda y Crédito Público; doctor Andrés González Díaz, Gobernador del departamento de Cundinamarca; doctor Samuel Moreno Rojas, Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Hernando José Gómez. Director Nacional de Planeación; doctor Juan Ricardo Ortega, Secretario de Hacienda Distrital; doctor Fernando Álvarez Morales, Secretario de Movilidad Distrital; doctor Jairo Fernando Páez Mendieta, Gerente General de Transmilenio.

Señor Presidente, a la Secretaría llegaron respuestas del señor Ministro de Transporte, tanto del saliente como el entrante; se enviaron todas las respuestas a los señores citantes al debate, igualmente se subieron en la página de la Comisión todas las respuestas a los cuestionarios, también envió respuesta el señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, envió respuestas el señor Gobernador de Cundinamarca; envió respuesta el señor Director Nacional de Planeación; el señor Alcalde Mayor de Bogotá, junto con el Secretario de Movilidad Distrital y el Gerente General de Transmilenio; ha sido leído el segundo punto del Orden del Día, señor Presidente.

Presidente:

Muy bien, muchas gracias. Están todos los funcionarios citados tanto el Gobierno Nacional como el Distrito; de tal manera que iniciamos el debate de control político con las reglas que se habían mencionado, el señor citante Alfonso Prada, tiene un tiempo entonces de treinta minutos, vamos a controlar el tiempo por favor, los otros tres Representantes de 15 minutos, los otros tres citantes; posteriormente los otros tres citantes, que son el Representante Germán Varón, Rubén Darío Rodríguez y el Representante Rozo; son los cuatro citantes señora Secretaria.

Posteriormente escuchamos al Gobierno, posteriormente a los Representantes, luego nuevamente al Gobierno y cierran el debate los citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Hernando Alfonso Prada Gil:

Gracias señor Presidente, estoy aquí cronometrando en mi reloj exactamente y le agradezco profundamente señor Presidente, que haya agilizado la sesión el día de hoy para poder comenzar rápidamente este debate, lo primero naturalmente Presidente, una primera parte de cortesía elemental que es saludar muy especialmente a los miembros de

la Sociedad Civil, que alrededor de los temas de la movilidad se han hecho presentes aquí, les extiendo un saludo y un agradecimiento por lo que representa para Bogotá el hecho no solamente de que estén presentes acá, sino que permanentemente estén trabajando por la defensa de los intereses generales de la población bogotana; un saludo muy especial para ellos, obviamente no los menciono a todos, pero que este aquí Corposéptima, que este aquí la sociedad de Mejoras y Ornatos, que este la Cámara de Comercio de Bogotá, que este en fin es realmente muy significativo para esta Comisión.

Lo segundo Presidente, un saludo muy especial a quienes considero que deben tomar atenta nota por las peticiones que al final les vamos a hacer, a los órganos de control que están aquí representados, tanto la Contraloría como la Procuraduría, un saludo muy especial a los señores periodistas que han anotado como tema muy importante para la ciudad y para el país este tema que vamos a debatir el día de hoy, por eso su presencia aquí y agradezco mucho a los periodistas que se han hecho presentes y obviamente Presidente, un saludo muy especial y un agradecimiento por su asistencia, me parece doctora Gilma, usted que es vocera del Partido Verde, en el Senado, me parece que es el primer compromiso que cumple el Ministro del Interior; ayer tuvimos la posibilidad de reunirnos con el doctor Germán Vargas y entiendo que además eso también se lo planteó hoy a la Bancada de la U y así lo ha hecho con las demás bancadas y es un compromiso solemne de este Gobierno, de responder con la presencia de los Ministros, a los distintos debates de control político para que tengamos una clara interlocución entre el Congreso y el Gobierno, en relación con los temas de interés nacional y regional; por eso saludo la presencia del Gobierno Nacional representando aquí por el señor Ministro de Hacienda, doctor Echeverry, bienvenido a esta Comisión, este es mi primer debate y es el suyo también, igual doctor Cardona, igual doctor Hernando José, bienvenidos y bueno vamos a estrenarnos hoy en esta relación de debate con el Gobierno; al señor Alcalde Mayor de la ciudad, Alcalde Samuel Moreno, usted y yo, usted y esta bancada, tenemos profundas diferencias en el manejo de los temas de la ciudad, usted fue nuestro contradictor, usted ganó las elecciones con buena parte de los temas que hoy vamos a debatir acá, me voy a dirigir a usted como la primera autoridad de la ciudad con mucho respeto, pero con contundencia, es decir lo único que va a escuchar de nosotros son argumentos y pretendo a los tres funcionarios de la Administración Nacional, y a usted y a su equipo de movilidad, que está aquí presente, intentar persuadirlo con solo argumentos, a ver si logramos llegar a tomar decisiones por el bien de esta ciudad y por el bien de este país, el día de hoy o en lo que se viene en los próximos días. Mil gracias alcalde porque además cuando se le citó acá, hubo un conato de debate, un conato de debate en torno a sí su señoría y los funcionarios o las cabezas del ejecutivo regional, estaban obligados legal y constitucionalmente a asistir, y me parece que su presencia marca un precedente muy importante por ser tal vez si no la más, una de las más importantes autoridades regionales que está acatando la citación de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y eso lanza un mensaje, un mensaje que yo en la citación pasada cuando usted expresamente me solicitó que pudiera correr el debate porque coincidía con el 6 de agosto, la Comisión así lo aceptó, y yo expresé con mucha satisfacción el que usted atienda esta citación del Congreso de la República, de esta Comisión Primera, en la que vamos a tratar temas de interés nacional y de interés distrital, y obviamente un saludo muy especial doctor Andrés, al Gobernador de Cundinamarca, con quien tenemos obviamente temas en común, que le interesan a la región y que le interesan a Bogotá; yo voy a hablar muy poco del tren de cercanías, que sé que a usted lo motiva profundamente, pero fue precisamente parte de la Bancada de Cundinamarca, quien nos pidió en la proposición doctor Rozo, que invitáramos al Gobernador, para terminar de complementar este debate; un saludo especial Presidente, a nuestra vocera del Partido en el Senado y al Presidente de la Comisión Tercera, que está aquí de la Cámara, el doctor Ángel Custodio Cabrera, que es su Representante a la Cámara del Partido de la U, pero es también un hombre que fue concejal de la ciudad, y por eso conoce muy bien estos temas, temas que van a terminar doctor Ángel Custodio en su Comisión, seguramente en el debate del Plan de Desarrollo y en los debates que sobre el presupuesto el Congreso deba adelantar en los próximos meses.

Y para finalizar y ya se me van a acabar mis treinta minutos Presidente, pero no puedo dejar de saludar a mis compañeros de la Bancada de Bogotá, que están aquí presentes y que conocen muy bien el tema y a los demás miembros de la Comisión, mil gracias por haber convocado rápidamente este debate con una gran generosidad.

Vamos Presidente, a trabajar básicamente sobre tres ejes fundamentales de la movilidad en la ciudad, que comprometen a la Nación, los tres y que comprometen las decisiones del Distrito; naturalmente el tema del Metro, el tema de Transmilenio por la carrera Séptima y el tema finalmente del Sistema Integrado de Transporte Público, y al final vamos a terminar con unas conclusiones y con unas solicitudes expresas, tanto para el señor Alcalde Mayor, para el Gobierno Nacional, para los órganos de control y con una solicitud al Presidente de la Comisión para que le podamos hacer seguimiento a este debate durante los próximos días.

Nosotros tenemos en Bogotá este gran debate, desafortunadamente la pantalla es un poco pequeña, pero ustedes, yo que estuve en el sitio más alejado del salón, logro ver claramente cómo ahí está el mapa de la ciudad de Bogotá y ahí está de rojo, el trazado de la primera línea del metro que ha propuesto el Alcalde a los bogotanos, un trazado que como ustedes lo ven, viene desde la localidad de Kennedy y termina atravesando la ciudad por el sur hasta llegar al borde oriental de la ciudad, y se dirige hacia el norte; y aquí ven ustedes esa es una sola troncal y aquí ven ustedes lo que tenemos hoy funcionando del Sistema Transmilenio en Bogotá, con estas redes arriba en la parte superior, la caracas y la autopista que se traslada hasta el sur de la ciudad, a la altura del inicio de la localidad 19, de Ciudad Bolívar, sobre el eje de la Villavicencio, a la

altura o al frente del parque del Tunal, en la localidad sexta de Tunjuelito; y más abajo ven otra línea, que es la NQS, que se conecta a Suba y que termina conectándose a la localidad de Bosa y por esa vía a la salida de Bogotá, por el municipio de Soacha, en el departamento de Cundinamarca, y los dos ejes que de oriente a occidente, se mueven en el eje de la carrera 80, al norte y en el eje de la Avenida de las Américas que termina en Kennedy; como ven ustedes estos dos mapas los pongo de entrada como para clarificar cómo la línea del metro es una pequeña línea, que se ha propuesto de 29 kilómetros como lo vamos a ver más adelante, y esto es lo que falta por construir, ahí están las actuales líneas y las demás fases de Transmilenio, que faltan por construir en la ciudad de Bogotá, lo que prueba claramente, si ustedes trastocan los dos mapas, cómo las fases que hacen falta son realmente muchas, vamos en la fase dos, ya implementada la fase tres, un pedazo en construcción en la calle 26 y en la carrera décima y nos faltan seis fases más para llegar a una cobertura completa que permita la movilidad cercana en transporte masivo al 100% de la ciudad.

Señor Director de Planeación, señor Ministro de Transporte, señor Ministro de Hacienda, quisiera como primer tema, concentrar a la Comisión y a ustedes como autoridades nacionales, señor Alcalde, también a usted, en el análisis rápido de lo que ha dicho la Nación a través del Conpes 3677, citado por todos ustedes en sus respuestas; un Conpes que se adoptó el 18 de julio de 2010, que pretende identificar una política pública desde el Gobierno Nacional en relación con la movilidad de la región y la movilidad de la región obviamente incluyendo componentes regionales como el Tren de Cercanías.

Este Conpes tiene una característica, como ustedes lo saben muy bien y es que fue expedido el 19 de julio pasado por el Gobierno saliente, del Presidente Uribe, razón por la cual hoy vamos a escuchar por primera vez al Gobierno del Presidente Santos, ya posesionado a través de sus ministros y vamos a interrogarles a ver qué piensan sobre las advertencias que hace el Conpes al Gobierno Distrital y la posición que tiene el Gobierno sobre estos proyectos en particular; hay una primera advertencia del Conpes en movilidad que dice: Del análisis que hace el Conpes, resultaron asuntos claves que deben ser satisfactoriamente resueltos para alcanzar una base sólida que soporte los proyectos, Alcalde, dice el Conpes, que para llegar a tomar decisiones de fondo, en relación con el metro, y con el Sistema Integrado de Transporte Público y con los distintos componentes de movilidad, deben ser satisfactoriamente resueltos asuntos que aún no se han resuelto en la ciudad; así arranca la primera advertencia del Gobierno Nacional, a la ciudad de Bogotá y dice, esto por una razón elemental, mucho cuidado: Para alcanzar una base sólida, lo que quiere claramente que lo que presentó el Gobierno Distrital al Gobierno Nacional, como fundamento para la expedición del Conpes, no tenía bases sólidas para asumir posiciones definitivas en inversiones multimillonarias, por parte de la Nación en la ciudad de Bogotá, y además dice el Conpes Nacional, señala claramente que o más bien adopta unas recomendaciones, yo quisiera repasar rapidísimo las recomendaciones para que ustedes observen qué dice la Nación sobre esta inversión en particular del metro de Bogotá.

Dice: Conpes nacional, realizar las acciones necesarias para consolidar, unificar y ojo con esta palabra, recalibrar el modelo de demanda de transporte para la región, ¿qué quiere decir eso? Presidente, es muy sencillo, señores Representantes, lo que encontramos en la lectura detallada del Conpes, es la realidad de la ciudad, es que cada proyecto de movilidad, tiene un estudio de demanda diferente al otro; es decir, hay cinco fuentes diferentes de demanda, con diferentes modelos de capacidad y gestión, hay una para el transporte público colectivo, hay una para el metro, hay una para el tren de cercanías, hay una macrosimulación de transporte privado, y hemos descubierto últimamente un nuevo estudio de demanda que cambió de la noche a la mañana, que reduce a la mitad la demanda de la carrera séptima, vamos a verlo oportunamente; con cinco fuentes diversas de demanda, lo que se quiere decir es que hay cinco estudios que dicen que la gente que se moviliza en la ciudad, se moviliza en forma totalmente diferente según el estudio que aquí se enuncia.

Una segunda advertencia dice el Conpes, que el Distrito adelante las acciones necesarias que permitan mejorar la movilidad de la ciudad en corto plazo, ojo, un tema fundamental que vamos a ver también, el Sistema Transmilenio en Bogotá moviliza cerca de más de un millón y medio de pasajeros día, y se le está perdiendo el cariño al sistema, aquí varios Representantes, cuando hacíamos la citación decían, mucho cuidado con el cariño de nuestra ciudadanía a los sistemas de movilidad, porque eso hace que quieran u odien la ciudad, la forma como se desplazan, aumenta o deteriora su calidad de vida, y aquí el Conpes fue supremamente sabio al determinar que no hay que olvidar con el prurito de concentrarnos en una sola inversión como es el metro, que aquí hay un sistema que hay que mejorarlo permanentemente, un sistema que ya lleva diez años, es un sistema que ya nos enseñó que hay que mejorar cosas como las estaciones; Presidente, nosotros que estuvimos trabajando muy de cerca, doctor Varón, en toda esta implementación del Sistema del Transmilenio en Bogotá, sabemos muy bien que de los errores cometidos fue hacer unas estaciones tan angostas, con pisos malos, esas mejoras tienen que hacerse para que el sistema no se deteriore y Presidente, el Conpes señala muy bien que esas mejoras no se están haciendo y que el sistema va perdiendo calidad; intercepciones semafóricas, Presidente, lo que quisiéramos proponerle a la Nación, en vez de estar pensando en una obra que no tiene como vamos a ver posibilidades de financiación alguna, deberíamos estar pensando en cómo agilizamos los tiempos de desplazamiento del Transmilenio, que van a terminar teniendo como resultado mayor posibilidad de desplazamiento de gente, mayor número; cuando un Transmilenio para en un semáforo, necesariamente demora el desplazamiento, aumentan los costos de deterioro del bus por la frenada del arranque de las llantas y eso aumenta costos que terminan siendo aumentos obviamente de costos que se reflejan en quien los paga, que es en la tarifa; de tal manera que podríamos pensar incluso en un control del aumento de la tarifa a través de inversiones que

en las interceptaciones de semáforos, permitieran depresiones que permitan rápidamente el paso del sistema o de los vehículos particulares como existe ya en diferentes intercepciones en diferentes ciudades de Bogotá.

Tenemos una tercera recomendación del Conpes nacional, y es que el Distrito adelante la caracterización geológica, geomorfológica y geotécnica, así como el estudio de interferencias para los posibles corredores del Sistema Metro; yo subrayé, que estudie los posibles corredores del Sistema Metro, mucho cuidado, porque lo que tenemos aquí Alcalde, es que ese corredor podría darse por diferentes fuentes, que determinarían técnicamente y aquí está el gerente de Transmilenio, está el Gerente del Metro, el Secretario de Movilidad, que es lo que determina técnicamente por dónde debe ir una línea, obviamente un estudio serio de demanda, por dónde debemos nosotros meter exactamente una línea del metro, por dónde realmente se requiere, no por donde el Alcalde o los funcionarios de turno les parezca, puede ser usted el Alcalde o puede ser otro, pero no puede ser por capricho político la toma de una decisión, de cuál es la línea y aquí se lo dice señor Alcalde, el Conpes nacional, mucho cuidado con esa línea, porque esa línea todavía hay que estudiarla, y usted tiene cinco fuentes diversas de demanda, de dónde acá salimos a verlo en televisión diciendo esta es la primera línea y esa es la línea que vamos a hacer, cuando ni siquiera tenemos estudios de demanda, pero algo muy grave como lo vamos a ver es que el señor Gerente del Metro, y el señor ex Director de Planeación, lo confirmaba hace unos días en los medios de comunicación, se van contratando estudios espectaculares, ya anunciaron que el siguiente estudio nos vale entre setenta y ochenta mil millones de pesos, el solo estudio de la ingeniería básica, me dicen los expertos en materia de ingeniería de este tipo de ingeniería, que adelantar un estudio de ingeniería básica que incorpora, entre otros temas, el estudio del suelo es sobre la base de un estudio de demanda terminado que permita saber por dónde es la línea que se requiere y una vez tengamos esa línea, claramente arrancamos con una inversión adicional, pero acá decidimos arrancar todo al tiempo, cinco fuentes de demanda diferentes, el Alcalde anuncia una línea del metro y comienzan los estudios de una línea que puede ser cambiada más adelante con base en los estudios de demanda; es decir, podemos terminar votando literalmente a la caneca setenta mil millones de pesos, u ochenta mil millones, ojo, y aquí viene la Nación, y el interés de la Nación en este debate, que son costeados por el Distrito y por la Nación, razón por la cual no solamente afecta las finanzas de Bogotá, sino señores Representantes, naturalmente afecta las finanzas de las regiones; si esos setenta mil millones se van a votar a la basura, perfectamente podríamos estarlos invirtiendo en otro tipo de inversiones prioritarias en el país y en la ciudad.

Dice también el Conpes, hay que realizar las gestiones que le permitan estructurar fuentes alternativas de financiamiento, de dónde vamos a sacar nosotros la plata y cuáles son esas fuentes, señala a renglón seguido el Conpes, miren maestros, nos dice a los bogotanos, miren a ver si estudian temas como maestros de autoridad, normatividad y políticas de cobro por estacionamiento en vías y edificaciones, esquemas de tarificación vial o cobro por congestión, y/o contaminación, gestión integral de logística de cargas, optimización y control del tráfico en sistemas inteligentes, etc., etc.; planteamientos centrales, en ciudades como Londres por ejemplo, obviamente ya se cobra el acceso vehicular al centro común de ese estímulo, al uso del vehículo privado, se aumenta el estímulo a la utilización del uso del transporte masivo, y eso se traduce por ejemplo en el cobro por ejemplo de peajes, en determinados centros urbanos que permitan claramente ese desestímulo y el ingreso de fuentes alternativas para financiar el transporte masivo, aquí obviamente son decisiones que desde el punto de vista político son supremamente costosas, pero es el tipo de decisiones que los alcaldes que elegimos, deben comenzar a tomar y estas reflexiones, esta mañana me decían en una emisora, pero por eso es que ustedes pierden las elecciones en Bogotá, por eso gana Samuel Moreno y pierde Enrique Peñalosa, pues vamos a seguirlas perdiendo si es necesario, para generar conciencia en la comunidad y en la ciudadanía de cuál es la responsabilidad que tienen los gobernantes en la toma de decisiones, muchas de esas decisiones son impopulares, como por ejemplo no apoyar el metro en la ciudad, y esas decisiones señor Ministro de Hacienda, usted que proviene de la más pura esencia académica y conservadora por demás; señor Ministro de Hacienda, usted que conoce muy bien de qué estamos hablando, lo sé muy bien, tiene absolutamente claro que el inicio de un Gobierno como el del Presidente Santos, es una oportunidad absolutamente maravillosa para hacer un proceso de reflexión, sobre las decisiones que vienen en trámite y si es menester hacer un cambio de rumbo para que las decisiones sean responsables, no sean simplemente, estéticamente aceptables por una comunidad, sino sean justificables y razonables con el futuro de la movilidad, de la calidad de vida y naturalmente de las finanzas públicas, tanto de la Nación como de la ciudad, por eso este debate me parece espectacular, el primer debate con el Gobierno del Presidente Santos, en donde vamos a medir el talante de ese Gobierno, no estoy diciendo que si no están de acuerdo con nosotros, no tengan un gran talante, pero sí advertimos claramente, que vamos a seguir en detalle las decisiones de ustedes en cada uno de los temas que a los bogotanos y en general a los centros urbanos, con temas de movilización masiva hoy nos compromete este debate; muy bien hasta ahí el Conpes, y entró rápidamente a hacer un desarrollo de algo que me tiene sorprendido, usted viene doctor Echeverry de la Universidad de los Andes, me tiene sorprendido algo y es que el Alcalde Mayor en tono mayor, como su cargo, frente a la opinión pública dijo hace unos pocos días en un auditorio espectacular, pues a mí ni la Universidad Nacional, ni la Universidad de los Andes, me va a trazar la primer línea del metro, eso no es problema de la Universidad Nacional, ni de la Universidad de los Andes, sino del Alcalde Mayor de Bogotá, yo le pido que en tono menor hoy reflexionemos sobre lo que los validadores están diciéndole Alcalde, a usted y a su Gobierno, sobre este tema del Sistema de Transporte en Bogotá.

Vamos a mirar estos tres informes que ustedes mencionan en el informe número 1 de la Universidad Nacional, de abril del 2009, por eso va a ser rápido porque tenemos uno muy reciente, dice que refiriéndose, entre otras cosas, a la autosostenibilidad que puede llegar a garantizar solamente una tarifa elevada, gigantesca dice, la ambigüedad se acentúa en materia tarifaria, cuando el Gerente del Metro aquí presente, Camilo Zea, dice que el esquema tarifario debe garantizar la autosostenibilidad de la operación, quiero contarles que sus temas de transporte masivo autosostenibles en el mundo prácticamente no existen, este sería un engendro muy interesante, y sería la primera vez que con semejantes grados multimillonarios de inversiones, solamente con la tarifa vamos a pagar semejante grado de costo de inversión, operación, funcionamiento de un sistema como el metro.

En la misma Universidad refiriéndose al estudio Sener, dice que no va a haber ningún tipo de subsidio, en lo referente a la fijación de la tarifa del sistema, la misma debe ser lo suficientemente alta para cubrir los gastos de operación, lo suficientemente alta, bueno qué tal si comenzamos a poner esto, Representantes, usted nos decía antier que la tarifa es un tema eminentemente local y yo le quería hoy mencionar, que lo que defina la tarifa del metro o la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público, permite suponer que allí se financia el costo, pero si no se llega a financiar el costo, le pregunto de dónde salen los recursos; en Chile, por ejemplo, cuando entra en funcionamiento el Sistema Integrado de Transporte Público, el escándalo que ustedes vieron que llegaron a romper los buses, los metros y que casi le cuesta incluso, bueno, por lo menos una gran incomodidad a la Bachelet, pero casi el puesto al Alcalde, a la Presidenta, fue precisamente que tuvieron que apropiar más de 900 millones de dólares para poder cubrir semejante déficit, ¿de dónde cree que salen? Pues obviamente de la inversión regional, obviamente del presupuesto nacional, ahora, qué tal si la Nación le dice a Bogotá, no señores, yo les apruebo a ustedes un sistema de movilidad como este, pero obviamente ese sistema tiene que ser autosostenible y con tarifa fija; cuando nos estrellemos con que la tarifa fija no da, adivinen a quién le va a tocar sacar la plata, pues obviamente al Presupuesto de Bogotá, y de ¿dónde la va a sacar? Pues naturalmente de los ingresos de la ciudad, y a ¿quién le tenemos que quitar? Pues a inversión en salud, a inversión en educación, en niñez, a inversión naturalmente que debemos prioridad, que debemos priorizar, en materia de calidad de vida en nuestras regiones.

Finalmente voy a pasar rápidamente Presidente, por este informe, porque va claramente la Universidad Nacional, desestimando de tal tamaño, me voy al documento número 2 de una vez, que dice: Productos Financieros, la Universidad Nacional y en general los documentos de los productos económicos financieros, mire lo que dice la Nacional, no guardan una relación consistente entre ellos, qué tal esta denuncia que hace la Universidad Nacional; segundo, dice la Universidad Nacional, vamos muy rápido, riesgos previsibles sobre los resultados del proyecto, el Presupuesto actual del proyecto tiene un alto grado de incertidumbre, esto no tiene certezas financieras, señores Representantes, señor Alcalde, señores Ministros, señor Director de Planeación, mire, los costos que hoy pueden llegar de los 29 kilómetros de metro en la ciudad, cerca de mil novecientos millones de dólares, está planteando la Administración Distrital, ahí los aterrizo, mil ochocientos noventa y siete, sale más o menos a 65 millones el kilómetro de metro; sin embargo, dice la Universidad Nacional, en este momento dice claramente, ahí en esos mil novecientos millones de dólares, no está Alcalde, el 40 o 50%, de costo financiero; doctor Echeverry, el 50% de costo financiero nos eleva al metro a la bobadita de casi tres mil millones de dólares que usted va a tener que meterse la mano al dril para ayudarlos a financiar; tres mil millones de dólares, pero le voy a dar la noticia más dura, la noticia más dura, es que es posible que el metro cueste mucho más, ahí estamos casi como dice la Universidad Nacional, a 100 millones de dólares kilómetro.

Presidente, pero ahí no está contemplado algo que por ejemplo podemos hacer medidas entre el costo del metro de Santiago y el costo del metro de Sao Paulo, desafortunadamente la gráfica es muy pequeña, pero lo que dice básicamente es que el metro más barato ha costado lo que aquí creen que va a costar, sesenta y cuatro millones de dólares kilómetro en Santiago, y el metro más caro actualmente en construcción es el de Sao Paulo, con doscientos diez millones de dólares kilómetro; pónganle una media, Presidente, ¿sabe cuánto le da esa media? Esa media le da la bobadita de ciento treinta y siete millones de dólares el kilómetro, ¿de dónde vamos a financiar esto? Gastos adicionales, Presidente, doctor Camilo, aquí gerente del metro, veinte mil millones gastados en el primer estudio, anunciaron setenta mil millones, vamos para cien mil millones, gastos adicionales Presidente, miren esto, sin ánimo obviamente de incomodar señor Alcalde, pero evidentemente usted es la primera autoridad de la ciudad, responsable de las finanzas y naturalmente de la transparencia con que se ejecute la contratación pública en la ciudad.

Noticias de Caracol Radio, denuncian presunto cartel de contratación en la Alcaldía de Bogotá, noticias del tiempo.com, Samuel Moreno negó cartel de contratación, el Alcalde admitió relación con Emilio Tapias, Noticias de la W Radio, se revelan nuevas pruebas de existencia del Cartel de Contratación en Bogotá, Presidente, qué tal el sobrecosto y obviamente Alcalde aquí mirándolo a los ojos le digo a usted, nosotros mientras usted no sea condenado por corrupción, usted es el Alcalde y merece todo el respeto, pero aquí con toda la claridad, con lo que la Fiscalía hace unos días señalaba, que el rumor es tan grande sobre el tono que ha cogido la contratación pública en Bogotá, en materia de corrupción que lo voy a decir señor Presidente y señores miembros de la Cámara, de la Comisión, obviamente eso genera unos costos adicionales, ustedes vieron y escucharon las grabaciones de contratistas con funcionarios públicos, desafortunado Presidente, pero es evidente que la corrupción le pone un índice adicional en el costo a las obras públicas que no va a llegar a generar un incremento pequeño y sí

estamos hablando ya que superamos los cien millones, los ciento treinta y siete millones, cuánto nos va a costar a nosotros cada metro con semejante grado, además de descomposición, hoy veía yo Presidente, o leía a una periodista ayer en el Espectador, escribiendo sobre el tema, pero además citando a alguien de su Partido, doctor Samuel, a Carlos Vicente de Roux, concejal de Bogotá y señala la doctora Cristina de la Torre, en forma delicada, cómo efectivamente incluso desde el Polo Democrático, se está denunciando una degeneración en la contratación de Bogotá, que claramente genera sobrecostos delicados en las obras; Presidente, estamos casi culminando estos 30 minutos, el Representante Germán Varón, es citante, me ha pedido una súper breve, él tiene 15 minutos, me ha pedido una breve interpelación de cinco minutos, para regalarme los diez restantes, para poder hablar rápidamente del Transmilenio por la séptima, puntualmente del Sistema Integrado y aportar las conclusiones para terminar; si usted lo tiene a bien, ahí evacuaríamos de una vez dos intervenciones de citantes, o si no me someto a lo que usted diga.

Presidente, dice la Universidad Nacional, que del análisis, que la capacidad de la Nación, el Distrito para financiar la obra, el análisis financiero realizado sobre la totalidad del proyecto es optimista sobre la verdadera capacidad del Distrito, y miren ustedes lo que nos propone la Nación, yo les traduzco lo que dice ahí, en este cuadro que está en el Conpes, doctor Hernando José, la Nación dice: yo tengo siete billones para aportarle a la ciudad para que de esa bolsa común paguen su metrico, paguen su Transmilenio, lo que le resta durante estos treinta años siguientes y adicionalmente el sistema integrado con subsidios incluidos, esos son en dólares (cuatro mil millones de dólares) y ya vamos en un costo del metro, sin hablar paja, sin venir a decirnos este va a ser el más barato del mundo, no, con argumentos objetivos, de verdad con razones serias, sinceras y absolutamente serias razones.

Les estoy diciendo que el metro ya va superando los tres mil millones de dólares con solo aceptar el costo financiero que dice la Universidad Nacional, miren a Medellín, miren el Metro y además miren los Metros en el mundo y miren las obras públicas como la que está ejecutando Alcalde, aquí en la veintiséis, lo que significa cada parálisis, cada pérdida de tiempo, en costos de obra y en costos de oportunidad.

Pues esos cuatro mil millones doctor Hernando José, pueden representar que se van a ir todos solamente en un componente, ¿sabe qué?, que va a movilizar solamente veintinueve kilómetros de pasajeros, ¿sabe cuántos?, realmente el 7, 8, de pronto el 10%; a eso le va a apostar la Nación. A que resolvamos con todo el respeto, un capricho señor Alcalde Mayor de Bogotá, pero sacrificando la inversión de la movilidad de esta ciudad para los próximos cien años, no vamos a tener más plata; o esto lo manejamos de cara a la ciudad y con claridad o va a ser supremamente difícil que nos podamos entender.

Bien, la capacidad de la Nación y el Distrito, siguen enunciando como no habría plata dice la Universidad Nacional, para continuar una sola línea de todo el mapa que les planteé aquí del otro sistema barato, mucho más barato de Transmilenio; la selección de las redes y de la primera línea del Metro, señala la Nacional que ha sido con un criterio o más bien multicriterios que generan o pueden resultar en una selección absolutamente equivocada dice la Universidad Nacional, de lo que es esa línea que está proponiendo el Alcalde Mayor, totalmente en contravía de los técnicos que en esta materia, obviamente a usted lo rodean algunos técnicos que veo por acá que se han radicalizado completamente en que esa es la panacea y lo tienen convencido de eso. Ojalá, hoy podamos equilibrar esos argumentos de la tecnocracia distrital, con los argumentos que aquí la Corporación le está aportando a usted.

Finalmente, genera unos niveles de priorización la Universidad de los Andes, señala exactamente lo mismo, sus colegas expertos lo mejor que hay en la intelectualidad colombiana tal vez está en ese par de universidades, sin despreciar el resto; pero fueron las que se concentraron a estudiar, los Andes señala las mismas inconsistencias, la información y los estudios no demuestran que se garantice el cumplimiento de los objetivos, ni que el proyecto sea benéfico para la ciudad, para el país desde el punto de vista técnico, desde el punto de vista social, desde el punto de vista financiero y desde el punto de vista económico; por favor cómo desatender además a la inteligencia académica de este país.

Para finalizar, voy a dejar esta presentación como constancia Presidente, para que todos los miembros de la Cámara y los periodistas puedan tener acceso completo a las cifras, no hay una sola cifra que no tenga una fuente clara desde el punto de vista técnico, desde el punto de vista académico, que no haya sido suficientemente razonada y para finalizar Presidente, no me quiero meter más con el Metro, la demanda, el diseño, etc., vamos directamente a los dos últimos temas.

Aquí traía unas perlas de medios espectaculares, sobre anuncios del doctor Samuel, en torno a, sea lo que sea va a inaugurar y va a poner la primera piedra del Metro, yo creo que así no; vamos primero a debatirlo, vamos con calma, porque de pronto esa primera piedra se queda en eso y en una gran frustración para los bogotanos, es mejor que tomemos una decisión de cara a ellos. Presidente, en relación muy rápida con Transmilenio con la carrera séptima, quiero que observen esta gráfica que está allí que es la que propone, básicamente armar un convoy de buses por la séptima con un carril que no tiene sobrepasos, un bus detrás de otro; eso es lo que propone y lo propone en estos tramos.

Les explico, todos ustedes conocen la ciudad, de la calle 31, el eje realmente del Transmilenio comienza en la carrera 10 que se conecta en la 31 con la carrera 7ª y es un solo eje vial en Bogotá, es una misma vía, pero por razones de nomenclatura decidimos llamarla una décima y una séptima, pero es exactamente la misma vía, se conecta igual; el Alcalde ha tomado la decisión que en la décima hasta la treinta y en una hace un sistema Transmilenio y de la treinta y una a la setenta y dos hace un segundo sistema Transmilenio, de la setenta y dos a la cien hace un tercer sistema Transmilenio y de la cien a la ciento setenta no hace nada.

Cuando el estudio que hicimos en Bogotá, desde el año 2006, nos arroja claramente, le invertimos nueve mil millones de pesos a un estudio que diseña Transmilenio para que quede homogéneo desde la treinta y una con el Transmilenio que viene del sur y con el resto de la séptima hasta la ciento setenta; yo voy a omitir la presentación hasta este momento, simplemente voy a plantear aquí de memoria los temas que me preocupan para poder ajustarme al tiempo y terminar rápidamente.

Presidente, aquí lo que tenemos con el Transmilenio de la carrera Séptima, es que el Alcalde, lo dice la Universidad de los Andes, entre otras cosas, puntualmente. El Alcalde dice: señores de Bogotá, Transmilenio por la séptima moviliza veinte mil pasajeros hora sentido, razón por la cual merece un sistema fuerte en la carrera séptima que permita sobrepasos, que permita todo lo que el Transmilenio diseñó en toda la ciudad y lo que viene de la carrera décima. Pero resulta que, señores bogotanos, dice el señor Alcalde, no les voy a hacer esa obrita así, voy a hacer una obrita chiquita que en la opinión se ha denominado Transmilenio ligth, ese Transmilenio ligth es ni más, ni menos que el desmonte completo del Transmilenio con un argumento y solo uno, es que vamos a tener metro a cinco cuadras de la séptima y les acabo de demostrar; la Nación no se ha metido en el tema de la decisión concreta del metro, el Conpes Nacional de Metro, no es lo que el Alcalde le dijo a los colombianos que era un aval de la Nación para que hiciéramos metro en Bogotá, no, es un emplazamiento al Gobierno Distrital para que haga los estudios ordenada y coherentemente en materia de demanda, en materia de trazado y de ahí en adelante todos los estudios que requiere la Nación para darle un sí a una inversión que todavía está en remojo y que yo aspiro hoy que los Ministros, ratifiquen claramente ante Colombia que esa inversión no está aprobada y que desmintamos completamente el tema de que el Alcalde, va a poner una primera piedra con semejante, como lo dice la Nacional, los Andes, como lo hemos expresado nosotros, con semejante proyecto tan desarticulado y sin coherencia desde ningún punto de vista.

Por esa razón, el Alcalde dice, como va a haber metro a cinco cuadritas, entonces diez mil pasajeros se van a trasladar al metro, ¿cuándo Alcalde? ¿Sabe qué va a hacer Alcalde? Ojo Representantes y órganos de control, el Transmilenio, el señor Alcalde con su equipo lo pretende adjudicar en tan solo doce días el 23 de agosto está citada la audiencia para adjudicar la licitación de este Transmilenio y esta adjudicación Alcalde, lo digo acá y queda como una constancia histórica si perseveran en esa obra; usted va a estallar la carrera séptima y aquí está Corposéptima y aquí están los habitantes de la séptima, va a estallar la séptima con un sistema que solamente moviliza máximo once mil pasajeros hora sentido cuando la demanda es de veinte mil, ah la ajustaron, porque pensaron que iban diez mil para el metro, ¿el metro cuándo?

Hagamos de cuenta, que le aprueban su metro en la Nación, que le desembolsan la plata, cuánto se demora la obra para llegar a movilizar los diez mil pasajeros mientras entra la operación del metro, que yo me atrevo a vaticinar aquí, no va a ser en el 2016, como usted lo dice aquí en un medio; ni en el 2018 como ahora lo aplazamos dos años más; no Alcalde, esa vaina no es así, así no es la cosa y lo que va a ser es estallar completamente la séptima; perjudicados, la competitividad, perjudicados el comercio, los habitantes, los residentes.

Le radicaron el viernes, aquí una carta maravillosa de la sociedad civil el viernes, donde le dicen, por favor Alcalde, pare esa decisión, está en sus manos tomar una decisión que le sirva a los bogotanos; la responsabilidad es muy grande Alcalde y dejamos básicamente a su haber. Miren ustedes simplemente esta belleza de gráfica, yo la voy a rotar, aquí hay una gráfica y una fotografía donde se muestra claramente qué es lo que propone el Alcalde, miren esto, de la setenta y dos a la cien no vamos a tener troncales de Transmilenio, vamos a tener carriles preferenciales; un carril preferencial en el costado derecho de la séptima, los buses vía articulados y los padrones más pequeños, pero igualmente grandes como los verdes que se ven ahí alimentadores, van a ir por un carrilito uno de tras de otro compartiendo la séptima con los vehículos particulares.

Como la demanda no va a ser atendida como les anuncio acá, porque no tenemos metro y muy seguramente no va a haber, saben qué va a pasar, que vamos a tener que habilitar más transporte público colectivo simultáneamente, ustedes se imaginan a qué grado de velocidad va a andar la carrera séptima; es decir, lo que vaticinamos fácilmente Presidente, es que podemos llegar a ir más rápido a pie que en el sistema de transporte masivo de Bogotá por la carrera séptima de la setenta y dos a la cien en donde el Alcalde nos va a poner a compartir con esos monstruos de buses a los carros particulares y además, porque la atención de la demanda nos lo va a exigir, nos va a tocar meterle buses adicionales; ¿qué significa eso?

Miren, este gráfico que sigue se los muestro sin ser trágico, ese bus es una estrelladita de Transmilenio en un carril que nos inventamos en el sur de Bogotá en Usme mixto; ya está probado, el sitio de mayor accidentalidad en la ciudad es aquel que comparte Transmilenio sin ningún tipo de separación con el resto de transporte, pero si ustedes ven la gráfica, ven que Transmilenio tiene un carril preferencial a la derecha, saben qué, los carros particulares que necesitan ir hacia la parte oriente de la séptima ¿qué van a hacer? Pues meterse por los transmilenios, por lo que ello puede significar un riesgo de vida y de colisión permanente.

Presidente, ese es el diseño que tenemos para la séptima, desafortunadamente no lo puedo desarrollar más por razones de tiempo, pero tal y como ha sido anunciado por la administración, la obra de la carrera séptima traerá más perjuicios que beneficios a la ciudad de Bogotá, nuevamente los estudios académicos y las organizaciones de la sociedad civil le piden al Alcalde, y hoy lo quiere hacer el Partido Verde, a través mío, quiere hace este debate, claramente le queremos solicitar que suspenda este proceso licitatorio por lo que va a representar para la ciudad.

Finalmente, le quiero comunicar señor Alcalde Mayor, usted lo debe saber, pero lo quiero dejar en evidencia acá ante la Comisión, hay una acción po-

pular que se está tramitando Presidente en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en segunda instancia, esa acción popular produjo un fallo de primera instancia al Juzgado 43 Administrativo del Circuito que literalmente le dice al Alcalde, conmino al Distrito Capital para que en un término de tres meses contados a partir de la ejecutoria de la sentencia, realice las gestiones necesarias a fin de que se concrete la implementación del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio con el corredor carrera séptima entre la cien y la ciento setenta de la ciudad, según el estudio realizado en el 2006, estudio al que me referí, nos costó nueve mil millones de pesos que se están echando literalmente a la caneca de la basura si se acoge un sistema diferente que ya está costando más de seiscientos millones adicionales en nuevos estudios.

Aquí ya hubo un fallo de un juez, claro, me salen los abogados y tienen toda la razón, sí, pero no ha sido ejecutoriado; pues bien, les quiero notificar que ya un Juez de la República estudió el caso y ahí hay una advertencia, voy a hacer nueva jurisprudencia, me van a matar los abogados, pero voy a construir una nueva teoría; para mí ese fallo doctor Salamanca, es casi lo que el Contralor hace cuando emite al Alcalde un control de advertencia, ojo, que ya un juez advirtió que no se puede derrochar, ni jugar con el erario público de esta manera y está tramitándose y el 23 de agosto lo va a adjudicar seguramente si no logramos persuadirlo con este debate y con lo que los órganos de control finalmente hagan.

Presidente, termino ahora sí el remate de esta intervención, diciéndoles que estos dos elementos, el transmilenio séptima particularmente, pero el Transmilenio completo y el metro, son dos componentes con el transporte colectivo, con el transporte individual público de los taxis, etc., con el transporte privado, pero básicamente estos primeros componentes del sistema integrado de transporte público cuya licitación doctor Salamanca, está en trámite para ser adjudicada según la página, el próximo 31 de agosto; miren la importancia señores Ministros, señor Director de Planeación, la importancia que tiene que hoy hagamos una reflexión de fondo sobre el particular y es que este mes se van a tomar decisiones que pueden impactar positiva o negativamente por el resto de la vida a esta ciudad.

Aquí están las licitaciones, simplemente lo dejo nuevamente en la secretaría como parte de la constancia que debo dejar, y simplemente me limito a decirles, que los mismos estudios y el mismo Conpes que han cuestionado este sistema de transporte como lo están diseñando algunos técnicos que ojalá hoy sean desatendidos por su señoría, y acudan a la razón y a la ciencia académica de este país. Nos han dicho lo siguiente, mire esta perla Presidente, resulta que el señor Alcalde Mayor dice, voy a hacer sistema integrado de transporte público, saltan unos transportadores y dicen, pero cómo lo va a hacer, eso nos va a quebrar es a los transportadores y sabe ¿qué pasa después de ello? Le hacen un paro; saben ¿qué pasó en el paro? El Alcalde que salió orondo en los medios de comunicación a decir, esto sí es administrar una ciudad, no negocié y levanté el paro.

¿No negocié? Se lo señala la propia Contraloría de Bogotá, aquí tengo el texto que dejo como constancia; le dice Alcalde, la negociación que usted hizo con los transportadores que implica básicamente incremento en las tarifas de lo que le vamos a pagar a los propietarios durante, ojo, veinticuatro años que usted quiere adjudicar de licitación, nos vale es la bobadita dice la Contraloría, a mí me da más, pero voy a señalar una cifra oficial de la Contraloría, ciento treinta y seis millones de pesos anuales, sabe ¿cuánto le da por los veinticuatro años que usted va a adjudicar una licitación si es que la hace? La bobadita señores Ministros, compromiso de la Nación, tarifa usuarios y bogotanos, ¿con qué vamos a pagar? La negociación al Alcalde le costó, obviamente no a él a la ciudad, 3.3 billones de pesos que se sentaron y negociaron, los mismos transportadores que protestaron e hicieron el paro, a que no adivinan ¿qué pasó después?

Salieron a defender con artículos de prensa y todo tipo de expresiones, ahora sí el sistema está bien, ahora sí está bien financiado; ¿bien financiado para quién? Para unos pocos en detrimento claramente de Bogotá. En mi opinión, el sistema integrado como está diseñado es leonino en contra de la ciudad, es absolutamente diseñado para favorecer los intereses de los supuestos trece operadores que van a funcionar en la ciudad de Bogotá, se presentaron once, cincuenta y tres propuestas, seiscientos mil folios que van a tener que estudiar, espero que técnicamente en forma responsable, cosa que dudo mucho, por lo corto del tiempo, para la adjudicación que van a hacer el treinta y uno.

Presidente, el Contralor de Bogotá, señaló algo supremamente delicado y es que al sistema integrado le va a tocar asumir, no ve que es tarifa única, ya no va a haber una tarifa aparte para cada modelo, el sistema integrado es una tarifa que integra el sistema de transporte en la ciudad; sabe ¿qué le va a tocar asumir al sistema integrado señores Ministros? Pues la bobadita de las deudas que trae la movilidad y particularmente los particulares con el sistema. Aquí hay funcionarios del Distrito que me hacen artimañas y cosas que desapruebo completamente, pero que naturalmente siento que no sé qué intereses estén defendiendo en esto; simplemente les digo a esos funcionarios, pero obviamente hay otros que disciplinadamente, aquí está el Gerente del Sistema decente y serio, y lo está también el Gerente de Transmilenio, ahora averiguamos quiénes son los que hacen esas monerías, pero es lastimoso que se comporten así, eso me distrajo.

Recupero el hilo a ver si puedo terminar Presidente, les estaba diciendo que el Contralor de Bogotá, le mandó un control de advertencia y le avisa, mucho cuidado porque esas cargas pueden estar llegado ya hoy, dice él en esa época que era febrero, a treinta y seis mil millones de pesos pueden estar llegando hoy, lo dice el mismo control de advertencia a cincuenta mil millones de pesos; qué tal un sistema integrado de transporte público que para su inicio cargue una negociación de ciento cincuenta mil o ciento cuarenta mil millones de pesos anuales, más un déficit que viene que resulta de comparar la tarifa técnica con la tarifa al usuario, cuando la tarifa técnica es superior a la tarifa al usuario le da un déficit que alguien tiene que pagar, adivinen quién lo paga, pues obviamente lo pagamos los usuarios y

puede terminar siendo en este momento sumándole los cincuenta mil, Alcalde, tenemos doscientos mil millones de pesos de hueco con el que comenzamos anualmente acumulativo hacia adelante, además, el sistema integrado de transporte público.

Y es dramático y pido excusas por la beligerancia, simplemente es un profundo compromiso de afecto con mi ciudad Presidente, un profundo compromiso con aportar lo mejor que este equipo ha construido durante una década, a este equipo pertenecen Presidente, Alcaldes que seguramente no les gusta a muchos de los aquí presentes, pero que nadie puede dudar que le han aportado a esta ciudad y a esta sociedad una nueva manera de ver el desarrollo urbano en Colombia, hombres como Enrique Peñalosa, como Antanas Mockus, como Luis Eduardo Garzón, han intentado aportar lo mejor de sí para construir en este caso particular al que me refiero; habrá tiempo para hablar de los demás aportes a esta sociedad, pero han intentado construir sobre lo construido y en este escenario del Gobierno de Samuel Moreno, lo que yo identifico con profunda claridad se lo digo, con el respeto que demanda su investidura, pero con la claridad de ser Representante en este auditorio de los bogotanos y representar un Partido comprometido con el tema urbano de esta sociedad, esta es la Alcaldía que está edificando sobre o más bien, destruyendo lo construido, cambiando totalmente el rumbo, marcando un rumbo sin razón para la pérdida de inversión social sobre el capricho del Alcalde de tener simplemente un cumplimiento de promesas de campaña, que estoy seguro, si fuera hoy seguramente ese 70% de impopularidad que dicen algunas encuestas le asiste, seguramente reflexionaría en forma diferente.

Pero creo que hoy se ha demostrado Presidente, y con la velocidad del tiempo que nos impone la racionalidad de trabajar en equipo en esta Comisión, no puedo profundizar más pero tengo más cifras, más argumentos, más detalle. Quisiera terminar simplemente presentando las siguientes solicitudes.

Primera, solicitamos a la Nación a través de los Ministros y el Director Nacional de Planeación, pronunciarse sobre la posición del Gobierno Nacional en relación con las advertencias hechas al Gobierno, la forma como se han cumplido, las dudas que tienen, pero además le pido a los Ministros, doctor Cardona, doctor Echeverry, al señor Director de Planeación, con esta oportunidad que nos da la vida de encontrarnos en este primer debate que si ya estudiaron el tema, seguramente pueden terminar diciéndome, vamos a mirarlo, pero ustedes son intelectuales que sé que se preparan muy bien para venir a dar respuestas de fondo a esta Comisión, pero que le digan al país si este Gobierno del Presidente Santos, va a embarcar a la ciudad y a la Nación en semejante despropósito del sistema integrado de transporte público y naturalmente de metro.

Le quiero decir al Alcalde mayor de Bogotá, que ordene la suspensión del proceso licitatorio de Transmilenio para la carrera séptima y en su lugar, ordene la ejecución del proyecto Transmilenio en forma integral como se diseñó con una inversión que ya mencioné nos costó nueve mil millones de pesos; le solicito al Alcalde Mayor de Bogotá, suspender inmediatamente el proceso licitatorio del sistema integrado de transporte público de acuerdo con los argumentos planteados.

Termino con esa frase que pongo allí, de los validadores de la Universidad de los Andes, doctor Echeverry; pero el grupo validador se pregunta, si en teoría la región capital está en proceso de construir metro, otras líneas de Transmilenio, un tren de cercanías señor Gobernador; subrayo Alcalde, ¿por qué la prisa en entregar esas trece zonas a operadores particulares? Yo sé que le genera risa, espero que eso no se transforme en una mueca para los bogotanos de tristeza.

Entregar dichas concesiones dice la Universidad de los Andes, desconociendo los impactos que los diferentes proyectos en discusión pueden tener sobre el sistema integrado, abre las puertas para posibles demandas futuras de los operadores del Distrito, lo dice la Universidad; a todo lo que he descrito desde el punto de vista económico agréguele todas las inconsistencias que en los adendos de negociaciones que no conocemos, pero que algún día vamos a conocer de dónde salieron, mirando aquí caras. Vamos a ver algún día claramente de dónde salió todo este diseño tan extraño que le están planteando a la ciudad, vamos a entender claramente, seguramente cuál fue ese afán.

Yo pediría señor Alcalde, bajar con toda tranquilidad los ánimos y que abriera un espacio de reflexión, ayer Montezuma, hoy en el Diario *El Tiempo*, pide a nombre de la sociedad civil, ábranos un espacio a los bogotanos y a la Nación antes de que se adjudique este mes esas licitaciones para que reflexionemos y opinemos, seguramente va a decir, aquí hemos opinado mucho, nunca es suficiente y menos con un Conpes que demanda o presenta inconsistencias y demanda actitudes del Gobierno, con Universidades prestigiosas que presentan claramente observaciones; no se ha cerrado el tiempo todavía, estamos a punto o a tiempo de corregir señor Alcalde, señores Ministros vamos a quedar por cuenta de su sabiduría en la orientación de estas grandes decisiones.

Gracias por su generosidad señor Presidente, y a ustedes señores Representantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Germán Varón Cotrino:

Le agradezco Presidente su generosidad, me imagino que obedece a lo mismo que sucede en el Distrito, que con contadas excepciones ideológicamente coincide en el Polo y en la U y lo digo con contadas excepciones, el doctor Miguel Gómez y en las demás regiones del país; porque acá en el Concejo de Bogotá funciona así.

Entonces su generosidad no me sorprende y buscaremos otro escenario para poderlo hacer por un tiempo más largo, como usted es el Presidente yo me atengo a ese tiempo y procedo simplemente a hacer unas enunciaciones.

Para nadie es un secreto que el tema de la movilidad tiene que ver obviamente con las obras y mencionaba el doctor Prada, muchas de las circunstancias que los bogotanos conocen con respecto a la forma en que se ha venido llevando a cabo este proceso; yo previa a esa reflexión que quiero ha-

cer, quiero agradecerle al Alcalde, a los Ministros, al Gobernador, al Director de Planeación que hoy nos acompaña.

El tema se centra exclusivamente en la Alcaldía, el Alcalde creo que ha tenido aciertos en temas de salud, en temas de educación; creo igualmente que en lo último que ha venido desarrollando en el IDU como portal para poder hacerle seguimiento a las obras es un tema importante e interesante, lástima que haya sido tan tardío, porque cuando ya queda menos de la mitad del periodo ese portal pues poco o nada puede aportar y creo que dentro del tema de la movilidad lo evidente es que la contratación tiene un juego primordial, yo hablo aquí a nombre de los bogotanos que todos los días ven retrasados su normal itinerario en más o menos una hora, dos horas; en localidades como Engativá, como Fontibón, gente que vive al norte y en donde obviamente las obras han sido retardadas y en donde se han presentado hechos que dentro del mismo Partido del señor Alcalde su candidato Presidencial el doctor Petro, calificó como de corrupción, al punto que creó una comisión para presentar un informe dentro de un mes.

Yo nunca vi al Alcalde, pronunciarse, desvirtuando o diciendo que eso era injusto, falso y me pareció que en ese sentido faltó un pronunciamiento del Alcalde, que uno su candidato de Partido le tenga que decir que va a montar- una comisión anticorrupción para revisarlo, deja mucho que desear y le llama a uno la atención ver hechos que son contundentes en el tema de la movilidad, yo no me explico Alcalde y le agradezco de verdad que nos acompañe en el día de hoy porque creo que es importante su presencia y porque creo que usted tiene muchas de las explicaciones a inquietudes que se han planteado, como por ejemplo en una obra como la de la veintiséis se logra llegar a un retraso que es igual al total del tiempo del que estaba inicialmente proyectada la obra.

Yo me pregunto, será que el señor Alcalde nunca se encuentra con el señor del IDU, nunca tiene un informe que le diga en qué van las obras, en qué porcentaje de avance deberían estar y que al final al cabo de un año simplemente nos notifique a los bogotanos que ahora tenemos que esperar el doble del tiempo que inicialmente se había planteado para terminar esa obra por cuenta de que ha habido una serie de problemas, esa obra no la adjudicó usted Alcalde, esa obra es de la administración anterior pero como uno ejerce la administración de manera continúa con respecto a las gestiones que hacen sus antecesores, usted puede no haberla adjudicado, pero sí debió haberla controlado; yo que visito esos sectores le dicen a uno, cómo hacemos con dos horas y media más de recorrido, personas que son madres cabeza de familia que antes duraban una hora, cuarenta minutos, ahora se demoran dos horas y media y tienen que dejar abandonados a sus hijos por más tiempo, muchas veces solos en inquilinatos, en casas, en apartamentos y la respuesta de la administración es, señores bogotanos simplemente vamos a tener el doble del tiempo para acabar de ejecutar esa obra.

Y yo me pregunto Alcalde, ¿qué pasó? Será que la señora del IDU, para esa época nunca le informaba, lo engañaron, le dijeron mentiras o usted sabía y nunca le quiso decir a la ciudadanía de Bogotá qué era lo que pasaba con esa obra y eso corresponde también a las demás obras en la ciudad de Bogotá, yo creo que con este portal vamos a tener la oportunidad de mirar cuáles cumplen por excepción, porque la regla general es la lentitud, la regla general es el trancón y la regla general es el aumento de costos.

Y me preocupa Alcalde también, ver cómo un director del IDU, que yo creo que es una persona capaz ahora le notifica a los bogotanos que no va a cobrar quinientos mil millones de valorización y se atrevió a decir que es que esas obras realizadas dentro de dos años van a tener el mismo valor, porque se lo preguntó un periodista y dijo, no, no se aumenta en un solo peso; yo quisiera ver en qué país vive cuando hace esa afirmación, eso es como si no aumentara el salario mínimo, como si los insumos no aumentaran, como si el alquiler de maquinaria no tuviera un incremento normal y yo estoy esperando que el doctor Prada, se equivoque y que esta sesión así como las afirmaciones que yo acabo de hacer, nos sirvan de sustento para posteriores noticias en donde terminemos demostrando que teníamos razón.

¿Cuál es la razón para que una administración no cobre quinientos mil millones de valorización, y atrase obras? ¿cuál es la razón y el fundamento técnico para decir que esos quinientos mil millones van a ser utilizados dentro de dos años y van a alcanzar para la misma cantidad de obras? No existe.

Obviamente con respecto al tema del cartel, pues yo no me pronuncio, me imagino que los organismos de control deben hacerlo; espero que la Contraloría de Bogotá proceda así y creo también que ahí no solo es una responsabilidad de los organismos de control, creo que la administración tiene una función que cumplir.

Como no tengo sino cinco minutos, pediré ante la Plenaria que podamos hacer el debate allá, porqué acá siento que en quince minutos de pronto no alcanzamos.

Yo sí creo que la Alcaldía debe asumir una actitud proactiva, en lo que tiene que ver con el tema de los carteles y de la corrupción; por qué no revisar por ejemplo esos anticipos de obras que como en el Hospital del Tintal después de ocho meses, el anticipo no había utilizado ni un solo peso; bueno tenía innumerables ejemplos, pero los expondré en otro escenario de cómo se utilizaron esos anticipos, ¿qué pasó con las interventorías? Ustedes acaban de hacer una manifestación en donde no reconocen lo que los señores Nule dijeron con respecto a la plata que se gastaron en varios de los contratos y no hablo de los de la veintiséis, hablo de los de la repavimentación señor Alcalde, porque usted siempre dice, es que el de la veintiséis no lo adjudiqué yo, pero los señores Nule si están en los demás contratos de repavimentación y en muchos otros y en ese sentido ustedes ni siquiera han tenido la seriedad de salir a decirle a la ciudadanía, ¿qué pasó con esos anticipos?, porque a mí me parece que no es tan complejo.

Si uno revisa los anticipos y le pregunta al interventor, cómo los aprobó, deberá tener alguna claridad sobre la manera en que estos fueron utilizados

y yo creo señor Alcalde, agradeciéndole que haya venido, volveré a presentar una proposición entonces, porque lo que veo es que el Presidente dice, el que presenta primero, el que firma primero es el único que tiene más tiempo, yo presentaré otra y obviamente aspiraría a que me la aprobaran y podernos volver a sentar ya sobre el tema específico de la contratación señor Alcalde, que me parece que es un tema que tiene que ver con la movilidad que le causa una molestia inmensa a los ciudadanos bogotanos y donde confiamos que usted tenga esas explicaciones.

La doctora Gilma, me pide una interpelación, no sé si me quede un minuto de los cinco que usted me dio Presidente, para cederle a ella el uso de la palabra, si usted lo permite, si no lo entiendo y muchas gracias, muy amables.

Presidente:

Le dimos el uso de la palabra al Representante Alfonso Prada, una hora y usted le cedió los diez minutos, de tal manera que no puede echar la responsabilidad a la Comisión y a la Mesa, lo que queremos es que el debate tenga las mismas garantías para los señores citados y les vamos a dar las garantías a ellos, el mismo uso que hizo el Representante Prada, lo va a tener seguramente el señor Alcalde y queremos es sacar unas conclusiones y la Comisión la levantaremos porque tenemos Plenaria.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Rozo Rodríguez Jorge Enrique:

Gracias señor Presidente. Quiero saludar muy rápidamente al señor Alcalde Mayor de Bogotá, al señor Ministro de Transporte, al señor Director de Planeación, al señor Gobernador de Cundinamarca, a los demás funcionarios del Gobierno Nacional, Distrital y Departamental y a todos los compañeros acá presentes y a todas las personas que quisieron venir a hacer parte de este debate.

Yo quiero referirme a algo que para todo el mundo no es conocido, todo el mundo conoce qué está pasando en Bogotá, andan más familiarizados con el tema de Bogotá, porque eso aparece en las primeras páginas de los periódicos no solamente capitalinos sino de provincia; pero Cundinamarca, muy poco se ve en las noticias, entonces allí ocurren cosas que los demás colombianos incluso los bogotanos no conocen, pero tiene que ver indudablemente con esto que estamos debatiendo hoy, por esa razón no quise pasar por alto la oportunidad de que estuviera aquí el señor Gobernador y que pudiéramos nosotros hacer unas preguntas sobre un tema muy importante para nosotros, hoy es en el departamento motivo de mucha inquietud y es lo que tiene que ver con el tren de cercanías.

Nosotros hemos venido hablando y en eso comparto lo que expresaba el doctor Prada, frente al tema del Conpes, a nosotros nos han venido hablando del Conpes como si fuera la panacea y ya la absoluta realidad del tren de cercanías de la sabana, ya está completamente financiado el tren de cercanías para los cundinamarqueses, ya no tiene ningún problema de financiación el tren de cercanías, y en eso comparto con el doctor Prada, el hecho de que eso es una mentira, ahí el Conpes lo que dijo realmente doctor Prada al Alcalde de Bogotá es esa realidad, no le dijo le vamos a dar plata, le dijo vamos a ponerle unas tareas, si ustedes cumplen con esas tareas vamos a mirar la posibilidad de darles unos dineros para cofinanciar eso.

Pero al tren de cercanías le ocurre algo peor todavía, y es que muy claramente dice el Conpes, que primero para poder acceder a recursos para el tren de cercanías va a haber una bolsa común de unos dineros que van a haber y a los cuales se accede de una manera que el mismo Conpes dice, pero hay unas prioridades; entonces hay tres proyectos básicamente, incluso cuatro porque de ahí se pueden desprender otros, pero se habla básicamente de tres proyectos; el metro, el TransMilenio y el tren de cercanías. El TransMilenio se habla de troncales, se habla incluso hasta de cable y lo último es el tren de cercanías, pero también anuncia el Conpes, que para poder acceder a esa Bolsa, o sea hay una competencia de proyectos en esa Bolsa para acceder a los recursos, pero para que el tren de cercanías pueda acceder a esos recursos tiene que tener unos estudios previos, tiene que presentarse ante el Confis, tiene que existir una priorización y ahí es la clave de la cosa, la priorización existen para Bogotá y si algún día se terminan y logran terminar con estos proyectos entonces va a tener posibilidad el tren de cercanías.

Primero tiene que resolverse la movilidad de Bogotá, lo dice el Conpes y que exista una correlación o una continuidad para la movilidad de Bogotá, que ese tren de cercanías sea un complemento a lo de la movilidad de Bogotá o sea que está en última instancia el tren de cercanías y a los cundinamarqueses nos quieren hacer creer que es un proyecto que ya está listo y que puede comenzar y yo le preguntaba al Gobierno Departamental de los estudios qué tiene, y realmente no tienen estudios, tienen una serie de cosas que han venido haciendo durante algunos años y todo eso suma mil quinientos millones de pesos; yo pregunto, será que con mil quinientos millones de pesos podrá existir un estudio serio que pueda comprometer lo que ya está comprometiendo el departamento de Cundinamarca mediante una ordenanza y aprobación de vigencias futuras para este tema, vale la pena empeñar al departamento de Cundinamarca, durante los próximos treinta años por cuenta del tren de cercanías, que le va a resolver algo, seguramente a algunos ciudadanos de la Sabana de Bogotá, pero que realmente el verdadero desarrollo y la verdadera competitividad de los cundinamarqueses no está por ahí; cuando la gran mayoría, el 80% de los cundinamarqueses son de zonas rurales donde lo que necesitan es el mejoramiento de sus vías, que tengan vías de acceso buenas para que sus productos puedan traerlos a los mercados, que no le salga más el costo del transporte que la cosecha.

Ese es el verdadero desarrollo y esa es la verdadera competitividad que están esperando los cundinamarqueses y que hoy no tienen, porque eso tampoco se anuncia, eso tampoco se comenta, pero la inmensa mayoría de nuestras vías terciarias en Cundinamarca, están en absoluto pésimo estado y el Gobierno no atiende estas situaciones ni el Nacional, ni el Departamental; ya vimos cómo fue el completo

fracaso de los dos mil quinientos kilómetros del Gobierno anterior en el tema de vías, y obviamente a eso no es ajeno el departamento de Cundinamarca en ese fracaso del arreglo de las vías terciarias; ni qué decir de la salud, ayer mismo en el municipio de Guaduas había una rebelión de la comunidad por su pésimo estado en que se encuentra el hospital, el pésimo servicio y ese es un municipio que se atrevió a hacer eso, pero todos los municipios de nuestro departamento se encuentran en la misma situación y a eso súmele la corrupción que existe señor Gobernador en el tema de la salud, pero ese será tema de otro debate que vamos a propiciar también ya sea aquí en la Comisión Primera, o en la Comisión Séptima o en la Plenaria si es necesario para mirar esos temas que ofenden a la comunidad de Cundinamarca cuando se habla de corrupción y cuando tenemos pruebas contundentes de esa situación.

Pero el tema central hoy es aquí el tren de cercanías, no nos han dicho exactamente cuántos son los usuarios que va a movilizar ese tren de cercanías, pero no es más del 12, 14%, de la población de nuestro departamento de Cundinamarca, entonces ahí tendremos que mirar costo-beneficio, ahí tendremos que determinar si realmente vale la pena meternos en un proyecto de tal magnitud y de tal costo si vamos a beneficiar a tan pocas personas de nuestro departamento.

Se habla de un tema que es muy álgido y que alguien me decía, que eso tras de ser una carga para la comunidad era una oportunidad de pronto y una cosa muy importante que podría ser muy buen para la gente y es el tema de la plusvalía, por el concepto de plusvalía se pretenden recaudar doscientos veintiséis mil millones de pesos que los tiene que pagar los usuarios que están al lado de la vía que no son más que campesinos que tienen sus fincas ahí que producen y seguramente dicen, pero es que cuánto les va a valorizar eso y si hoy podrían hacer una casa de un piso seguramente con la plusvalía van a poder hacer edificios; pero seguramente para pagar la plusvalía el campesino tendrá que vender la finca para poder pagar la plusvalía. Entonces cuando venga la oportunidad esa de la que se habla seguramente el pobre campesino ya no está ahí, ya es otra persona la que seguramente va a tener esa oportunidad.

Entonces vamos a tener por cuenta de esa plusvalía seguramente, hasta desplazamientos de otra manera, son desplazamientos forzados también ese tipo de desplazamientos cuando las personas se ven obligadas a irse porque no pueden tener la posibilidad de cumplir esos compromisos que le exige la plusvalía.

Entonces son preguntas que quisiéramos que nos resolvieran, van a hacer una empresa para este tema del tren de cercanías; pero también en otra parte nos hablan de una concesión, entonces si se va a concesionar para qué se va a hacer una nueva empresa, pues de una vez concesiónela y arranque con todos los temas que tienen que ver con esto, y también nos dice que esa empresa más que todo sería para comprar predios, pero la Gobernación de Cundinamarca tiene una empresa inmobiliaria del departamento que se dedica precisamente a eso, entonces uno dice, para qué más burocracia, para qué más empresas; esos temas son los que necesitamos que nos expliquen, necesitamos saber si Bogotá concurre en la financiación del tren, necesitamos saber doctor Prada, si Bogotá que se va a beneficiar supuestamente como lo dice el Conpes, que se tiene que beneficiar del tren de cercanías porque es una correlación que tiene que existir entre el tren de cercanías y la movilidad de Bogotá, ¿en cuánto va a participar Bogotá en ese financiamiento?, si es que va a participar.

Entonces estos son interrogantes que realmente no nos han explicado y que queremos que los cundinamarqueses nos expliquen, el señor Gobernador nos explique esos temas porque hay muchas inquietudes y no es que nos opongamos al desarrollo, sería muy bueno tener un tren de cercanías alguna vez, pero es que yo siempre he dicho una cosa; nosotros tenemos que resolver problemas prioritarios, en la casa cuando no se tiene para el mercado no se puede comprar un Mercedes Benz, para salir a farolear al pueblo y decirle a los amigos que tiene plata; primero tenemos que resolver el tema del mercado y ahí sí pensar en comprar carro doctor Prada.

Nosotros en Cundinamarca Gobernador, tenemos que pensar en resolverle problemas prioritarios al departamento, prioritarios para la comunidad como educación, salud, y esa movilidad de la que le he venido hablando por las carreteras de Cundinamarca y después sí pensar en hacer el tren de cercanías; pero yo tengo una cosa muy clara Gobernador y espero que me convenza de lo contrario, el Conpes no es la panacea, ni la solución que le han venido planteando al tema del tren de cercanías y Cundinamarca sí va a gastarse una millonada en estudios, en un poco de cosas que seguramente finalmente no van a ser financiadas por parte del Gobierno Nacional, porque vuelvo y repito, primero está Bogotá, primero está el metro, primero está resolver la movilidad y el tren de cercanías de Bogotá y cuando se resuelva todo eso, se empezará a mirar según el Conpes hacia el tren de cercanías.

Señor Presidente, muchas gracias y quiero agradecer la atención que me han prestado y agradecer la presencia de los funcionarios que han venido a escucharnos y ojalá podamos tener unas respuestas por parte de los Ministros, por parte del Gobernados y hacerle una petición al Ministro aprovechando que está acá, es el tema de la concesión Bogotá-Girardot, ese tema está como el de la veintiséis de Bogotá, que nos dijeron que estaba en un tiempo y ya va alargándose, están paradas las obras en muchos tramos y los cundinamarqueses estamos ávidos de transitar por esa vía que esa sí resuelve mucho tema de movilidad en el departamento de Cundinamarca. Muchas gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Jorge Eliécer Gómez Villamizar:

Gracias señor Presidente. Le agradezco señor Presidente, que hubiese permitido realizar este debate, yo también lo mismo que el doctor Prada, es el primer debate que participo y déjeme dar una opinión aquí públicamente que pondero y reconozco su ejercicio en la dirección de la Comisión como Presidente, porque usted es un hombre culto y considerado que le da una participación a la diversidad

política que hay representada aquí en la Comisión Primera.

Yo tengo el privilegio de que aquí participo alejado de toda pugnacidad política, democrática que lo permite la Constitución y me agrada que se pueda realizar aquí en forma abierta unas expresiones siempre que se realicen en forma respetuosa, acatando las leyes, respetando el ejercicio administrativo que se viene realizando y yo creo que este debate es bienvenido y lo que veo también es que se ha centrado en dos partes; uno que es nuestra ciudad capital donde confluye todo el país y la otra parte que es la propuesta que yo hago y mi intervención es más técnica relacionada con las vías de nuestro departamento santandereano.

Yo no tuve la fortuna como el doctor Prada o el doctor Varón, de invitar amigos de la séptima o de Usme o de otros barrios de la ciudad, porque se me dificultó traer mis paisanos de Socorro, de Bucaramanga o de Barrancabermeja, pero me siento a gusto aquí con la representación; yo quiero decirle al doctor Rozo, que hace tres semanas participé en un evento realizado por organismos no gubernamentales nacionales y organismos multilaterales, donde se le hizo un reconocimiento a los mejores Gobernadores de Colombia en la lucha contra la pobreza extrema, y a mí me dio alegría porque el Gobernador de Santander está avalado del Gobernador de Cundinamarca, el doctor Andrés González, como de los treinta y dos Gobernadores de nuestro país fueron escogidos para representarle y decirle al país que el doctor Andrés González fue nominado y finalmente el doctor Serpa, fue galardonado como el mejor Gobernador en la lucha contra la pobreza extrema.

Y quiero felicitar aquí públicamente al doctor Andrés González, porque ha hecho un buen trabajo y yo también respeto la labor que realiza el Alcalde Samuel Moreno; yo le pido al señor Ministro de Transporte atención y al señor Ministro de Hacienda, porque de todas maneras el debate es con, más bien yo no le llamaría debate sino es una exposición de temas, reconocerle al señor Ministro de tiempo que lo conozco porque fuimos Alcaldes empezando la década del noventa, yo en Barrancabermeja como Alcalde Popular y él en Manizales, y después nos vimos él como Gobernador y yo como Gobernador de Santander, él está allá en cumplimiento de sus labores en el Gobierno Nacional que recién comienza y yo estoy aquí sentado también cumpliendo una labor a nombre de la provincia y a nombre de mi departamento santandereano.

Yo me voy a referir señor Ministro, exactamente a las preguntas que le llegaron a su despacho; el Plan 2.500, que antes se llamaba Plan 5.000, después se llamó 2.500 y ahora solamente se ha hecho el 60% en todo el país y en el departamento Santander se convocaron a los Alcaldes y a los Diputados, y a los Concejales y participó el Director de Planeación y el Presidente Álvaro Uribe estuvo en un consejo comunitario y expresó que se iban a pavimentar doscientos treinta y siete kilómetros y nos pusieron en la tarea de escoger cuáles vías iban a afectarse positivamente con esa pavimentación y hoy señor Ministro, falta por pavimentar setenta y cuatro kilómetros y en la respuesta que nos da el Ministro saliente el doctor Andrés Uriel, nos habla de que falta financiar el resto; hay cincuenta y cuatro kilómetros sin financiación.

Pero yo cuando leí el periódico del domingo ocho de agosto, casi ni quería hablar de este tema porque aquí el Ministro nos da la respuesta, dice, que obra comenzada obra terminada y en otra parte dice, vamos a terminar lo que está en construcción antes de comprometernos en nuevos proyectos, a fortalecer la ingeniería de consulta. Entonces yo creo señor Ministro, que usted nos va aquí a confirmar que esos doscientos treinta y siete kilómetros que fueron del Gobierno anterior, pero así sean del Gobierno anterior señor Ministro, la administración pública es una sola, la administración pública es permanente y hay que ser respetuoso de eso y hay que buscarle solución a los problemas que se generan, así vengan del antaño y ese es el gran mérito que tiene usted en su participación en esta tarea.

Pero hay un caso señor Ministro, déjeme comentarle y es que en Santander pasan todas las troncales del país, pasa la troncal central, la troncal del norte, la troncal del Carare que comunican el centro, el sur del país con el norte del país, y son más de cinco mil vehículos de carga pesada que están pasando por nuestras poblaciones y eso causa deterioro de la malla vial, detenimiento de la movilidad y también problemas del mejoramiento en la calidad de vida.

Hay partes como la Troncal de Albania en San Vicente de Chucurí, que es la Capital Cacaotera de Colombia, Santander produce el 49% del cacao, y produce el 49% también de la producción avícola del país y el Gobierno se comprometió a pavimentar treinta kilómetros y apenas hizo nueve kilómetros y medio y una vía nacional a Málaga, yo no le voy a mencionar todas porque se me aburre usted Ministro y después se va, en Málaga hay unas tierras de los ancestros de Samuel Moreno nuestro Alcalde, se comprometieron a veinticinco kilómetros y apenas hay construidos nueve kilómetros.

Entonces señor Ministro de Hacienda y señor Ministro de Transporte, queremos que el Gobierno nos cumpla en estos kilómetros que faltan por cumplir con el plan vial de lo que llamaron el Plan 2.500 en el país; el Gobierno Departamental haciendo un esfuerzo en Santander y yo creo que lo mismo sucede en los otros departamentos que ustedes representan; en los últimos veinte años no se han pavimentado más de veinte kilómetros de vías, en Santander el Gobierno Departamental haciendo un esfuerzo grandísimo presupuestalmente está pavimentando en estos dos años, ya con licitaciones transparentes va a pavimentar entre doscientos cincuenta y trescientos kilómetros en el departamento de Santander para darle competitividad no solamente a la región sino a Colombia, porque lo que sucede en Bogotá afecta a Colombia y lo que suceda en Santander y en nuestro departamento también afecta a nuestro país.

La segunda pregunta señor Ministro, tiene que ver con el mejoramiento de la movilidad que es un derecho constitucional de la ciudadanía, con la Concesión Comuneros, ustedes convinieron construir las variantes de Zipaquirá, de Ubaté y de Chiquinquirá; nosotros le hemos expuesto al Gobierno, la construcción de tres variantes con la participación del Gobierno seccional, que es Barbosa que es un

puerto seco donde confluye todo el transporte de Bogotá hacia Boyacá y hacia la Costa Norte, Socorro y San Gil; esas son las tres variantes, el Gobierno se comprometió a hacer los diseños, solamente existe de San Gil que son diez kilómetros están los precios por kilómetro pavimentado que usted conoce, no los voy a mencionar aquí. Solamente mi requerimiento al Gobierno, es que se ejecute este trabajo que es un compromiso que se adquirió con la gente del departamento de Santander.

Tercer punto, entre Ecopetrol, Santander y el municipio de Barrancabermeja y el Invías, se firmó un convenio para hacer una inversión de una troncal transversal que no es solamente para el departamento de Santander, sino para el país, que tiene un costo de doscientos sesenta mil millones de pesos que va a unir Venezuela, Cúcuta, Bucaramanga, Barrancabermeja a salir al Puerto de Tribugá, a Medellín o salir a la Costa pasando por Coveñas y Tolú y salir a Cartagena.

El municipio de Barrancabermeja, el departamento de Santander y Ecopetrol, ya hicieron los aportes, falta el 20% de Invías que se comprometió a realizar y eso tiene un valor aproximado a los cincuenta y dos mil millones de pesos que no es nada, para un país que tiene un presupuesto de ciento cuarenta y siete billones de pesos, hacer una inversión de cincuenta y dos mil millones de pesos donde el departamento y el municipio están colocando, el 80% y solamente el 20% la Nación.

Y el quinto punto señor Ministro, tiene que ver con la unificación de mejorar la vía de Cúcuta a Bucaramanga, que es una vía señalada para el mejoramiento de la competitividad y de la productividad de Colombia y eso fue suscrito con el Gobierno, todos estos planteamientos han sido realizados no a espaldas de la administración pública nacional sino con los funcionarios, ahí inclusive con el señor Presidente saliente se habló de estos temas. Ese punto señor Ministro usted lo conoce, y no voy a profundizar en darle los números de kilómetros, precios, diseños sino que usted tiene que ver, usted conoce también la transversal del Carare.

Y por último es algo que está anexo a lo que el doctor Prada, viene demandando y reclamando, algo que es, allá llamamos Metrolínea, aquí le llaman es TransMilenio; allá el Gobierno ha venido cumpliendo con los aportes que se comprometió, solamente falta que nos diga si va a aportar porque tiene unas vigencias futuras por valor de ochenta y cinco mil millones de pesos que es para financiar unos intercambiadores que se realizan en nuestra ciudad Capital del departamento de Santander.

Fíjense ustedes cómo es la paradoja, yo aquí estoy pidiendo que nos construyan setenta mil metros de pavimento y aquí mi amigo reclama que no se haga el metro, porque él tiene sus consideraciones, él tiene sus inquietudes y tiene sus justas reclamaciones; yo lo hago en forma jocosa porque este debate está bien y hay que hacer muchos más; cuando se presentan las posibilidades de que se convoque aquí a las Altas Cortes, para hablar sobre la situación de la Fiscalía y para hablar de la lentitud de la justicia yo estoy de acuerdo con eso y yo voy a suscribir también porque he estado pensando con el Colegiado de Abogados de Santander, en buscar unas fórmulas para plantearle también al poder judicial qué mejoras se pueden realizar en conjunto para que se mejore la situación en el país.

Señor Presidente, muchas gracias por su generosidad y yo espero que el Alto Gobierno aquí muy bien representado. Muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Humphrey Roa Sarmiento:

Gracias Presidente. Creo o no ocupar los diez minutos por las circunstancias que aquí tenemos, es el momento de escuchar a los invitados, a los citados; les agradezco a los compañeros de la Cámara, doctor Prada excelente que empecemos aquí a cumplir nuestro deber y nuestra función que es hacer el control político a lo cual nos han elegido aquí, pensando en el bienestar de nuestro pueblo colombiano, de nuestra ciudad de Bogotá.

Agradecerle al señor Alcalde, a los Ministros, al señor Gobernador, la presencia aquí en la Comisión porque tenemos también nosotros como Representantes, como Congresistas, resaltar la presencia de ellos, de pronto ellos pueden estar diciendo que estarían haciendo mucho más por la ciudad o por el país, ocupando estas tres o cuatro horas allá en la entidad en donde están desempeñando la función; pero gracias por sacarle ese tiempo a la Comisión Primera, porque aquí todos los Representantes no somos de la Capital, pero sí tenemos que decirlo, la mayoría de nuestro pueblo, de nuestra gente de los departamentos llega aquí a la Capital, por eso mismo solicité al doctor Prada que me permitiera vincularme a esta citación y como boyacense, tengo que invitarlos y a usted doctor Samuel, doctor Hernando José, que tienen sangre boyacense, que tiene herencia, que saben de dónde venimos y que también luchemos por esta provincia, por este departamento y por la capital.

Señor Presidente, mi intervención va a ser muy corta y no me voy a oponer en ningún momento al desarrollo que lleva la ciudad de Bogotá, es cierto que el doctor Prada está solicitando con argumentos y con soportes que no se haga la inversión del metro, pero yo soy una de las personas que aquí en la Comisión, podemos nosotros decir que hay algunos errores en la construcción y en la proyección que tenga el metro, pero no podemos decirle a la Capital de Colombia, a Bogotá que no se requiere el metro, aquí se requiere, se ha tenido la necesidad en otras grandes ciudades, lo tiene Medellín, la Capital del país también lo requiere y es el momento oportuno y ojalá se pueda colocar la primera piedra, pero que ojalá ese metro no sea un elefante blanco como los muchos que se han construido en los grandes municipios donde hoy tienen gran cantidad de regalías y que no saben cómo invertir la plata.

Aquí podemos nosotros decir que nos hace falta el metro, pero también nos hacen falta recursos; que el TransMilenio ha sido y como lo he dicho hoy día y lo llaman popularmente el " Transmilleno", porque se la pasan todos los vagones totalmente saturados de población, ese no es el transporte que necesitamos para Bogotá, pero sí se requiere mejorar ese TransMilenio señor Alcalde, lo invitamos que se dé una solución para mejorar el TransMilenio aquí

en la Capital; es fundamental porque siempre he dicho ese es el transporte y la comida de los pobres, los que hemos estado y los que nos hemos subido a un TransMilenio, nos ha correspondido reconocer que es la forma más fácil de transitar la ciudad de Bogotá, porque ni en el carro particular puede uno agilizar como se agiliza el TransMilenio. Por eso mismo señor Alcalde, lo invito para que tratemos de mejorar la calidad del servicio que se presta en el TransMilenio.

Yo solamente me limito señor Presidente, para no tomarle todo el tiempo a preguntas puntuales y fundamentales por decirle algo al señor Ministro de Transporte, aquí se está hablando del tren de cercanías, el departamento de Boyacá cuenta con una red férrea en un estado que es lamentable, pero que está prestando el servicio para el transporte de mercancías hacia el centro del país, esa vía férrea está prestando el servicio; yo quisiera preguntar si en algún momento, así como está proyectado el tren de cercanías en la Sabana pudiéramos integrarlo para el transporte masivo, para el transporte de mercancías con el departamento de Boyacá y darle la función que podría generar en desarrollo para nuestro departamento.

Al señor Alcalde, qué solución con el señor Gobernador de Cundinamarca se le viene dando, se le viene planteando o se está proyectando, para darle a esos puntos clave de ingreso a la Capital donde nos está generando conflictos grandes de gente que llega a los sitios estratégicos como la Autopista Norte o la Autopista de Medellín o la entrada a Villavicencio, porque ahí se nos está generando un conflicto masivo en la sociedad, en la población y en el desarrollo urbano que puede presentar la ciudad.

Y para terminar señor Presidente, fuera de agradecerles, yo quiero preguntar al Gobierno Nacional, al señor Alcalde, cómo va el programa de chatarrización, en qué nivel se encuentra ese programa que ha sido bandera del Gobierno pero que nadie y ninguno conocemos cuáles han sido los resultados que se han venido presentando; cuál es la proyección que se tiene frente a esa ejecución de la chatarrización para el beneficio de nuestras ciudades.

Yo quiero pedirle señor Presidente, la Bancada Conservadora tiene un evento a la una de la tarde programado, queremos escuchar muy atentamente a los citados, al señor Alcalde y a los invitados porque son temas fundamentales, pero pedirle el favor que a la una y media de la tarde estaremos nosotros retirándonos del recinto para cumplir también con la responsabilidad que se tiene en la Bancada Conservadora.

Le agradezco señor Presidente y muy amable.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan Carlos Echeverry, Ministro de Hacienda y Crédito Público:

Señor Presidente, honorables Representantes, muy buenas tardes, y muchas gracias por la invitación, me siento honrado de haber sido invitado, hoy es el primer debate en este Gobierno, como Director de Planeación hace diez años solía acudir mucho al Congreso, conozco al Congreso, le tengo una altísima estima al Congreso de la República y el Representante Roa, decía que nos agradecía por venir porque aquí se oye a todas las regiones; no tiene que agradecer, la verdad este es un trabajo que hago con todo el gusto porque esta es la base de la democracia tanto en los proyectos que nosotros traemos, como las sesiones de Control Político.

El tema del Metro desde el punto de Gobierno tenemos que analizarlo nosotros empezando por lo que se dijo en la campaña presidencial, lo que dijo el entonces candidato Juan Manuel Santos y el programa de Gobierno que tenemos nosotros; el Presidente Santos, dijo en la campaña, lo dijo en Bogotá en varias oportunidades que Bogotá necesita un metro y Bogotá tendrá un metro, entonces el primer mensaje por parte del Gobierno Nacional es que nosotros honraremos ese compromiso adquirido en la campaña Presidencial por el Presidente y por supuesto en el ámbito de cada Cartera estamos empezando a hacer el trabajo con los equipos técnicos de los Ministerios para darle contenido a esa promesa del Presidente Santos.

Qué significa esto, y aquí algunos de ustedes, el Representante Prada, muy amablemente ha recordado mi trayectoria académica y como académico y como consultor de hecho yo he trabajado bastante el tema de movilidad en Bogotá, tenemos un libro publicado en la Universidad de los Andes que se llama "El transporte como soporte al desarrollo, una visión al 2040"; ahí es muy importante poner énfasis en la filosofía del metro, que es una discusión que tiene que ver con la movilidad, cómo se va a manejar la movilidad no solo de Bogotá, sino de todas las ciudades; en ese libro analizamos no solo Bogotá, sino otras ciudades grandes y ciudades intermedias.

Y hay una verdad que es de a puño, que es nosotros en Bogotá, hacemos un cálculo en ese libro en el que mostramos que si seguimos con el esquema de movilidad sin unas intervenciones profundas, Bogotá, (lo ponemos ahí), la séptima en el año 2012 va a tener una velocidad en carro inferior a la que tendría un peatón caminando por la acera; de manera que esto demanda intervenciones profundas por parte de la ciudad y por parte del Gobierno Nacional.

No puede ser que, como le pasa a muchas ciudades del mundo y esto no es exclusivo de Bogotá, le pasa a Londres, le pasa a Lima, le pasa a Santiago, etc., no puede ser que por falta de planeación y por falta de una intervención de largo plazo en la que estamos involucrados todos, el Gobierno Nacional, el Gobierno Distrital, el Congreso de la República, nos veamos abocados a que haya un colapso en la movilidad de la ciudad. Pero esto tampoco implica desde mi punto de vista una filosofía anticarro, el automóvil, la moto, el transporte público tiene en cada uno tipificaciones que los hacen útiles, pero cada uno tiene diferente costo sobre la ciudad; la moto o el carro tiene unos costos más altos por persona transportada, que el transporte público.

¿Entonces qué concluyen los expertos, qué concluyen mis amigos ingenieros expertos en transporte o que tienen máster y doctorados en transporte, que es de quienes aprendí escribiendo ese libro? Concluyen que debemos privilegiar al transporte público, privilegiar no es darle exclusividad, es darle unos privilegios al transporte ¿por qué?, porque si los bogotanos que transitan en transporte público y yo además me incluyo porque en unos trayectos

cuando obviamente estaba en el sector privado hasta hace dos días, en unos trayectos que me tocaba visitar clientes cogía transporte público; de manera que me incluyo dentro de los usuarios de transporte público tanto TransMilenio, buseta y bus, además monté mucha buseta durante toda mi vida; entonces sé de qué estoy hablando, si los usuarios del transporte público masivamente se bajan a moto y automóvil vamos a crear un colapso en la movilidad de la ciudad y no solo en Bogotá, en todas las ciudades grandes.

Entonces, la visión filosófica de cualquier Gobierno, el Gobierno de la ciudad y el Gobierno Nacional debe ser fidelizar y esa es una palabra que como todos esos neologismos, son antipáticas, pero es hacer fieles a los actuales usuarios del transporte público con su transporte público, para fidelizar a alguien ¿qué hay que darle? hay que darle transporte de buena calidad, rápido, seguro y a un precio razonable y aquí empezamos a hablar de un conjunto de variables supremamente complicado. Empecemos por la última, a un precio razonable, hay que consultar la capacidad de pago del ciudadano bogotano, la capacidad de alguien que vive en Teusaquillo es muy diferente de la capacidad de pago de alguien que vive en Santa Isabel o es muy diferente a la capacidad de pago de alguien que vive en ciudad Bolívar.

Entonces nosotros tenemos un solo precio, pregunta, porque eso no me corresponde a mí, yo soy el Ministro de Hacienda, se tiene que empezar a contemplar capacidades de pago diferenciales, pregunta, ¿eso qué implica en el cubrimiento de los costos del transporte?, pero ese es un punto fundamental; segundo, un transporte seguro, confiable y de buena calidad, esto implica unos costos específicos que es un problema que enfrenta no solo Bogotá, enfrentan todas las ciudades del mundo; nosotros si queremos fidelizar a los bogotanos que hoy usan transporte público, y no el fidelizarlos el próximo año, fidelizarlos en los próximos treinta, cuarenta, cincuenta años que no se nos bajen todos a motocicleta o al automóvil, sin que eso implique hablar mal del automóvil o la motocicleta, la moto y el automóvil tienen unas condiciones simplemente que son muy útiles, tienen un costo y la ciudad tiene que imponer esos costos para su uso.

Pero la fidelización que es la palabra clave aquí, implica modernizar constantemente nuestro sistema de transporte, implica unos costos, implica unos estudios muy sofisticados; dentro de ese esquema, hace diez años yo estaba primero al inicio del Gobierno Pastrana, yo era técnico y me tocó analizar una propuesta de metro que se hizo en esa época, la hizo de hecho el Gobierno Peñaloza; nosotros, en ese momento la Nación, no tenía la plata y había unas circunstancias muy delicadas, el Gobierno del Presidente Pastrana, le dijo no al metro que propuso el Alcalde Peñaloza, un año después el Alcalde Peñaloza vino con la propuesta a Planeación Nacional, yo ya en ese momento era Subdirector de Planeación Nacional, de la propuesta TransMilenio, analizamos la propuesta TransMilenio y como director, yo pasé a ser Director, firmé con el Alcalde Peñaloza las vigencias futuras de TransMilenio, porque TransMilenio hacía por trescientos millones de dólares algo que el metro en esa época hacía por diez veces más.

¿Qué sucedió con el metro en ese momento? ¿Se negó el metro per sécula seculórum al implementarse el TransMilenio? No, lo que sabíamos nosotros y era la filosofía de la propuesta TransMilenio es que antes de meternos debajo de la tierra o por encima, porque los metros pueden ir por encima o por debajo, debíamos organizar el transporte de superficie, y que ese era un prerrequisito para intervenciones mucho más pesadas, mucho más profundas como el metro; la propuesta del Alcalde Peñaloza sobre la organización, la reorganización del transporte superficie que es TransMilenio fue magnífica y fue asombrosamente exitosa y tenemos que congratularnos los bogotanos y los colombianos porque eso después además llegó a muchas más ciudades de tamaño considerable, porque lo sorprendente del TransMilenio es que haya funcionado bien desde el primer día, ustedes vieron Trans-Santiago, no voy a hacer una exposición detallada, pero estuvo en Chile, conozco el caso Chileno, he publicado artículos en revistas internacionales especializadas en TransMilenio, invitado por los Chilenos; Trans-Santiago funcionó tremendamente mal y todavía tiene problemas.

TransMilenio fue una intervención a nivel mundial muy exitosa, sobrepasó todas las proyecciones que habíamos hecho, ¿qué pasó? En la primera fase de TransMilenio la regulación necesitaba algunos ajustes, para la segunda se hicieron, se ha aprendido y eso es necesario, nunca es imposible hacer una intervención del Estado en donde desde el principio todo se haga bien, uno tendría que tener la conciencia divina y nosotros somos humanos, se cometen errores, pero se corrige la regulación de TransMilenio, permite correcciones en la medida en que se abren fases posteriores y hemos aprendido mucho de TransMilenio y tenemos que defender y tenemos que mantenerlo y ampliar.

¿Qué pasó? TransMilenio no negaba el metro, lo que hacía era posponerlo hasta cuando la reorganización de superficie ya hiciera en ciertos corredores necesario hacer una intervención más profunda. Pregunta, ¿hemos llegado a ese momento? Esa es una pregunta que necesita respuesta y el Conpes me parece que es acertado en ese sentido; hemos llegado ya en el año 2010, haciendo planeaciones al 2016 y al 2018, hemos llegado ya en Bogotá, al momento en que necesitamos una intervención en determinados corredores de bulto, el corredor norte sur por el oriente, sea caracas o trece, qué sé yo; pero ese es el corredor que está saturado o va a saturarse. Tenemos cuarenta y cinco mil pasajeros hora sentido, pasajeros más, pasajeros menos en el corredor de la Caracas y yo voy a hacer mención a una cosa antes de involucrarme en la Campaña del Presidente Santos, algunos de ustedes saben, yo había contemplado tener una campaña personal para Alcaldía de Bogotá.

Me fui a Londres en esos estudios y les pregunté a los ingleses, ¿cuándo ustedes tienen bus, cuándo un sistema tipo TransMilenio o cuándo metro? Y me dijeron es muy sencillo, me pintaron una gráfica con tres curvas del costo medio, costo por pasajero; si usted tiene veinte mil pasajeros hora sentido, los buses le hacen eso en un corredor, si tiene cuarenta mil pasajeros hora sentido usted necesita un tranvía o en

nuestro caso un TransMilenio, un sistema integrado etc, que tenga mucha más carga; pero si usted pasa de cuarenta y a cuarenta y cinco mil y va a sesenta mil, ochenta mil pasajeros hora sentido usted necesita metro; entonces yo le dije, no, un momentico así es que ustedes deciden eso. Me dijeron, sí.

Yo dije en Colombia nos toca preguntarle al Vaticano, a la Fifa, a un montón de instituciones que nos digan si sí se necesita metro o no, resulta que esta cosa es mucho más pragmática y técnica en ciudades como Londres, en ciudades como Madrid. Entonces la gran pregunta es, hay algún corredor en Bogotá con más de cuarenta mil pasajeros horas sentido, porque eso es lo que demandaría que nos metamos en esto, y la respuesta es sí, hoy la Caracas tiene cuarenta y cinco mil pasajeros hora sentido y va hacia sesenta.

Entonces hoy nos toca a nosotros planificar cuando entre el metro, tiene que calzarse con los pasajeros que vayan aumentando, ese metro entonces y esa fue la filosofía en la campaña del Presidente Santos, fue, ese metro se necesita. Sí, hoy ya estamos en el límite, pero hoy TransMilenio tiene la carga suficiente de ese corredor; ¿cuándo se necesita?, en algún momento en los próximos diez años debe entrar un metro, ese ya es un problema técnico.

Ahora, como yo soy el Ministro de Hacienda y no el de Transporte, ni el Alcalde de Bogotá, ni el Secretario de Movilidad, etc., yo les voy a hablar de lo mío, esto era simplemente para decir, el Gobierno Santos sí está comprometido con el metro, sí cree que se necesita el metro con base en consideraciones técnicas básicas que se usan en otras ciudades del mundo, y la discusión se debe, debemos pintar esa cancha y jugar dentro de esa cancha, técnicamente se necesita ¿sí o no? La respuesta es sí y la filosofía es proveer transporte público de calidad.

Aquí vienen entonces las grandes preguntas, qué es, ¿cómo se necesita, cuándo se necesita, cuánto va a valer, quién lo va a pagar, cómo lo va a pagar y en qué periodo lo va a pagar?, se me ocurren esas seis preguntas básicas, no las voy a responder todas, pero en buena parte el Conpes 36-77 plantea esas mismas preguntas, el Conpes 77, dice en el planteamiento del Conpes cuando se hablaba del avance del programa integral de movilidad decía, necesitamos una modelación de la demanda de la región Capital Bogotá, hay que modelar bien la demanda. Qué quiere decir eso y aquí hay algo Alcalde y Representante Alfonso Prada, en lo que yo veo que todos tenemos que coincidir y el Gobierno lo pone aquí en el Conpes.

Si nosotros tenemos tres sistemas o cuatro, los buses tradicionales, transporte público, TransMilenio transporte masivo, metro y tren de cercanías; si vamos a tener durante un tiempo suficientemente largo cuatro sistemas de transporte fuera de la bicicleta, el carro, la moto, etc.; necesitamos modelar eso, una modelación de la demanda de la región Bogotá Cundinamarca unificada, ¿por qué?, porque la carga de TransMilenio en parte se la va a llevar el metro o se la llevarían determinados tramos o determinado corredor el tren de cercanías, entonces si no modela eso al tiempo desfinanciaría el TransMilenio que ya tiene unos estudios que se hicieron hace cinco años, ocho años, diez años.

Yo estuve y participé con la Alcaldía hace dos años en una consultoría a este respecto, y lo pusimos y lo escribimos y se lo dijimos al Alcalde, usted recuerda Alcalde con el Director de TransMilenio, era el doctor Fernando Alba, y una de las recomendaciones fue, hay que hacer una modelación conjunta no podemos modelar los cuatro sistemas por separado, el de transporte público tradicional no está modelado; segundo, el modelo de remuneración que se debe presentar, la evaluación económica del análisis costo-beneficio y el modelo de costos e ingresos.

Entonces qué está diciendo la Nación, lo que está diciendo la Nación es, si bien todos estamos de acuerdo con el qué, el cómo, el cuándo, el quién paga, el para quién, para la ruta, para quién va a ser cada sistema, es algo que requiere estos modelos y ahí me centro en el mío; desde el punto de vista de costos y de quién lo va a pagar y de cómo se va a financiar, yo necesito saber por parte de la Nación como Ministro de Hacienda y Crédito Público, necesito saber que esos modelos técnicos de capacidad físicos, el modelo poblacional, el modelo de demanda, etc., y los modelos de remuneración calzan para generar un costo que uno conozca.

Ahora, sabemos todos y lo dice el Representante Alfonso Prada, sabemos todos que la palabra "Conozca" es más fácil decirla, que hacerla, hay una gran incertidumbre sobre los costos finales de los metros; antes de abrir el hueco el metro puede costar mil o dos mil o tres mil no sabemos, pero después de que usted lo saca al otro lado puede costar 20, 30%. ¿Cómo hace la ciudad y la Nación, para minimizar ese costo? Solo hay una manera, que es, haga una planificación de detalle, haga una modelación de detalle, de manera que obviamente imprevistos hay pero los estudios dicen, aquí la Nación dice en el Conpes, dice, consolidar, unificar y calibrar el modelo de demanda, incorporar las variables de capacidad y congestión, hacer una macrosimulación para el transporte privado, mirar el tema de integración tarifaria, que el Distrito adelante la caracterización geológica, geomorfológica, y geotécnica, las interferencias con los posibles corredores del sistema metro, etc.

Si ustedes ven esto, básicamente es una sola palabra, que es "Planificación de detalles", una estructuración supremamente detallada, si vamos a hacer un intervención de tres mil millones o dos mil millones o mil millones de dólares, si bien el Gobierno Santos, está de acuerdo con la intervención desde el punto de vista financiero y me imagino que el Ministro de Transporte dirá algo similar desde el punto de vista técnico y de transporte, necesitamos modelaciones muy finas para saber esto cuánto cuesta, cuál puede ser modelar el riesgo; pero contemplar esas contingencias.

¿De manera que qué es lo que pediría la Nación desde hoy en el Gobierno Santos? Pediría señoras y señores vamos despacio que tenemos afán, todos queremos que esto se haga lo mejor posible, lo más rápido posible, que calce la entrada al metro con el aumento de la demanda en estos corredores sobrecargados, etc.; todos queremos lo mismo, pero el diablo está en los detalles, cómo hacemos esto, cómo tenemos un estudio de detalle que todos nos sentaremos aquí dentro de un año, nos sentaremos

aquí dentro de x tiempo a mirar si con estos estudios nos sentimos tranquilos, ustedes cuidando la plata de los contribuyentes, a decir, entrabamos en esta intervención.

Termino con lo siguiente, la Nación se comprometió a un flujo de recursos que en el 2016, empiezan en trescientos cincuenta y ocho mil millones y un poco, trescientos sesenta y ocho, etc., etc., hasta quinientos setenta y cuatro mil millones de pesos en el 2032; este es un compromiso adquirido por el Gobierno anterior, pero que el Gobierno actual por supuesto honraría, obviamente esto va hasta el 2016, de manera que no nos tocaría honrarlos a nosotros en la medida que toque hacer vigencias futuras, etc., el compromiso está creado. Esta es una política de Estado y como política de Estado, no creemos nosotros siendo serios que esto va a depender de la voluntad del Gobierno, se honrará en sus compromisos.

Pero todos ustedes y los Representantes, el Representante Gómez y el Representante Roa, decían ahora, aquí estamos representados todas las regiones del país. Entonces les quiero dejar una reflexión que a mí como Ministro de Hacienda, me asiste, el otro día alguien me dice, una persona de Barranquilla me dice, ah, muy bueno no cierto, a Bogotá le aprueban desde el 2016 hasta 2032, quinientos mil, seiscientos mil, etc., etc., cada año y a nosotros para una obra en Barranquilla que cuesta solamente una vez doscientos mil millones entonces le toca a uno hacer una petición pero ahí si ir hasta la Fifa y hasta el Vaticano.

Entonces aquí hay un tema de equidad que hay que tener en cuenta, yo nací en Bogotá, mi papá es tolimense, me siento Representante del Tolima, pero soy bogotano y vivo en Bogotá, estudié acá, etc., me siento muy bien de que hagamos el metro, pero los recursos son escasos y el presupuesto nacional es una sábana cortica, si uno la hala para este lado destapa a alguien del otro lado; el mensaje mío es, tenemos que hacer esta intervención y todas las demás con un gran sentido de austeridad, con una cuantificación muy fina al costo por kilómetro, no es para nada lo mismo treinta millones de dólares kilómetro a sesenta millones de dólares kilómetro, a como lo mencionaba el Representante Prada, ciento treinta millones de dólares kilómetro. Si ese fuera el caso ciento treinta millones de dólares kilómetro; si ese fuera el caso ciento treinta millones de dólares kilómetros.

Si ese fuera el caso ciento treinta millones de dólares kilómetros y hacemos un cesión y esto es a lo que se cuantifica, es muy diferente lo que puede decir la Nación que sería en parte una cofinanciadora de esto que si es 30 o 50 o 70, y esa es una señal que es fundamental; estos son recursos públicos de todos los colombianos, tenemos que cuidarlos entre todos. De manera que el mensaje es suficientemente claro Presidente, el Conpes está, el Conpes lo respalda el Presidente Santos y su Gobierno, el Conpes tiene uno requisitos, financiamiento, aquí está la palabra requisitos, esos requisitos deben quedar claros para que nosotros podamos hacer una cuantificación, no el Gobierno Nacional, todos nosotros una cuantificación de detalle de este problema y el metro como parte de la solución porque realmente y yo coincido en eso con el Distrito y me parece que han hecho muy buena tarea mostrándonos que tiene que ser un Sistema Integrado de Transporte (SIP); pero entonces el Distrito Capital, tiene que producir el modelaje integrado de ese SIP, no nos digamos mentiras sobre todo para los eventuales constructores y financiadores de cada uno de los componentes, no les digamos mentiras sobre cifras que después pagará el Estado.

Entonces señoras y señores, mi única conclusión es, aquí hay mucho trabajo por hacer, el punto si sí o no, sino cómo y cuándo, y a mí me toca el cuánto y quién lo paga y cuándo lo paga ese quién, cuándo es financiación, etc.

Señor Presidente, yo agradezco inmensamente esta invitación, esta es mi segunda casa, mi primera casa queda en la séptima con octava, de manera que es la casa de todos ustedes. Agradezco la invitación a este debate, yo tengo un luto, a las dos de la tarde tengo un entierro, por eso con el respeto de la Comisión Primera de la Cámara, les voy a pedir que me dejen ausentarme, pero tengan la seguridad de que el Ministro de Hacienda atenderá todos los debates, ya tendremos además muchas oportunidades con los proyectos del Gobierno muchos de los cuales vienen por Primera, ya tenemos oportunidad de discutir esto. Muchas gracias, señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Ministro de Transporte – Doctor Germán Cardona:

Muy buenas tardes señor Presidente, honorables Representantes Alfonso Prada, Germán Varón, Jorge Rozo, Jorge Gómez y Humphrey Roa que intervinieron y demás Representantes. Yo quiero saludarlos muy especialmente y advertir que esta es la primera vez que estoy en una Célula de estas interviniendo de esta manera, porque como Gobernador de Caldas, asistía a las sesiones de instalación y de clausura de la Asamblea y como Alcalde de Manizales asistía a las sesiones de instalación y de clausura del Concejo pero nunca a los debates.

De tal manera que entenderán ustedes que la primera vez, siempre es la primera vez; pero hoy encuentro aquí caras amigas, caras conocidas, quiero decirles que como lo decía el doctor Jorge Gómez, fuimos colegas, fui Gobernador, fui Alcalde y por eso conozco las necesidades y conozco las inquietudes que tienen las regiones; pero también quiero decirles algo, durante el ejercicio del cargo como Ministro de Transporte, como lo dije tal vez en algún medio de comunicación prefiero la verdad dolorosa a la mentira piadosa; no me van a ver ustedes a mí en el Congreso de la República prometiendo lo que no podamos hacer, y por eso he sido muy claro y el doctor Jorge Gómez lo mencionó ahora, en el sentido de que en buena hora el Gobierno del Presidente Uribe, se comprometió a hacer una serie de proyectos en todo el país y nosotros tenemos que llegar a terminar esos proyectos y a hacerles mantenimiento, porque las carreteras son como los hijos, que hay que sostenerlos durante un tiempo prudencial, pero después hay que entregárselos a las Gobernaciones y a las Alcaldías y desafortunadamente muchos Gobernadores y muchos Alcaldes, no están recibiendo las vías que en buena hora el Gobierno del Presidente Uribe y otros Gobiernos les han construido.

Otro tema muy importante para hablar de temas generales y ahora entramos a los particulares, le vamos a dar prioridad y ustedes me oirán hablar a mí durante todo el tiempo que esté en el Ministerio, le vamos a dar prioridad a las buenas estructuraciones, estructuraciones serias, ¿eso qué quiere decir? Diseños y estudios completos, diseños geométricos, diseños ambientales, estudios prediales, que nos lleven a garantizar que cuando empecemos una obra tengamos el menor número de inconvenientes posibles; respetuosamente no estoy de acuerdo con que las obras se adjudiquen sin tener licencias ambientales o por lo menos una licencia previa, eso puede que políticamente no sea muy rentable porque para poder llegar a esos procesos se necesita que pase un tiempo, es como la construcción de este edificio, antes de hacer este edificio hay que por lo menos estudiarlo durante doce o dieciocho meses; imagínense ustedes la importancia de la construcción de una vía y trataremos en la medida de las posibilidades de que una frase que utilizamos en nuestro paso por la Alcaldía de Manizales que la doctora Adriana Franco, conoce muy bien, se establezca durante nuestra gestión, obra que se empieza, obra que se termina.

Eso es lo que creo que los colombianos están demandando hoy, los colombianos lo que quieren es, que tanto ustedes como representantes de sus regiones, como nosotros que hoy somos representantes de todos los colombianos en los cargos que estamos ocupando garantizamos que los recursos se manejen de la mejor manera posible y para terminar ese tema general quiero decirles otra cosa.

Ustedes van a ver durante el Gobierno del Presidente Santos, y en particular durante la gestión del doctor Juan Carlos Echeverry, del doctor Hernando José Gómez y de la mía nos van a ver trabajando de la mano, ustedes no van a ver nunca al Ministro de Transporte en contradicción con el Ministro de Hacienda o en contradicción con el Director del Departamento Nacional de Planeación en lo que tiene que ver con el manejo de las grandes obras que requiere el país.

Voy a analizar muy brevemente cada uno de los temas, al doctor Alfonso Prada le quiero decir lo siguiente, no voy a repetir lo que ya inteligentemente dijo el doctor Juan Carlos Echeverry, pero sí quiero decirle lo siguiente, el Gobierno Nacional respeta el Conpes que en su momento firmó el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe, pero para que ese Conpes y para que los recursos que demanda la ciudad de Bogotá para la obra del metro se hagan efectivos, tenemos que tener estudios fase tres; nosotros no nos podemos dar el lujo de construir un metro y que el día de mañana nos encontremos un problema en la mitad de una vía de Bogotá.

Esa es una obra que hay que empezarla y hay que terminarla, es una obra a la que hay que hacerle los estudios muy completos, Bogotá es una ciudad y lo sabemos todos los que conocemos un poco estos temas, que tiene un problema de suelos bastante delicado; entonces yo estoy seguro de la responsabilidad con que el Alcalde Samuel Moreno y su equipo va a trabajar sobre este proyecto; pero sí es lamentable, sí es molesto ver cómo una carretera se queda de un momento a otro suspendida como sucede digamos con la vía Bogotá-Girardot, qué pasaría si una obra en la ciudad de Bogotá se queda paralizada de un momento a otro.

Yo reconozco una cosa, que el Alcalde Samuel Moreno, ya por lo menos nos creó la conciencia de que Bogotá, necesita un metro y Bogotá tendrá que hacer un metro; algún día me preguntaba un periodista, ¿usted cree que Bogotá necesita un metro? Y yo le respondí, lo necesita hace cincuenta años, pero también tengo la certeza de que a través del Departamento Nacional de Planeación, serán muy rigurosos para que esos estudios estén en fase tres para mandarlo luego al Ministerio de Transporte para darle la aprobación final.

Somos absolutamente respetuosos también por la calidad de quienes están allí, de los estudios que ha venido haciendo la Universidad de los Andes y la Universidad Nacional y más que los estudios, los conceptos que ellos han aportado sobre esto y es importante que el país conozca algo que para nosotros como funcionarios y para ustedes como Parlamentarios, puede ser conocido, pero es que el Gobierno Nacional ha venido aportando no solamente para Bogotá sino para todo el país y todo sus Sistemas Integrados de Transporte, casi el 70% de los recursos y vamos a hacer entonces muy juiciosos del manejo de esos recursos.

Al doctor Jorge Gómez, le quiero responder sobre el Plan 2.500 que usted mencionó que era Plan 5000, todos sabemos que el Plan 2.500 se concibió inicialmente como un Plan para hacer grandes troncales y transversales en Colombia, en algún momento el Gobierno anterior puede ser en buena hora, tomó la decisión de que con ese dinero en lugar de hacer grandes troncales y transversales se iban a hacer obras pequeñas y de impacto en departamentos y municipios de Colombia, pero desafortunadamente nos estamos encontrando con la situación que usted plantea. Muchas de esas obras se iniciaron muy rápidamente, y se iniciaron sin tener estos estudios completos, entonces usted pone un ejemplo, doscientos treinta y siete kilómetros en Santander, faltan setenta y cuatro y hay cincuenta y cuatro sin financiación.

Doctor Jorge, sería una irresponsabilidad de mi parte decirle hoy, que cuente con la financiación de esos cincuenta y cuatro kilómetros, pero lo que sí le puedo decir es lo siguiente, analicemos si esos cincuenta y cuatro kilómetros que usted plantea o los setenta y cuatro tienen estudios y diseños, si no los tienen sentémonos de la mano y analicemos con la Gobernación, analicemos con Planeación, hagamos esos estudios y esos diseños completos y cuando ya los tengamos y sepamos exactamente cuánto es que va a valer esa obra, entonces inmediatamente nos comprometemos con ella.

Que no nos vuelva a pasar lo que ha pasado en varias obras, yo mencioné una, pero les podría mencionar muchas más, la vía Pasto-Chachagüí, esa vía se adjudicó en doscientos noventa mil millones hace aproximadamente tres años hoy está costando un poco más de quinientos cincuenta mil millones de pesos y creemos que con ese dinero no se termina. Entonces créanme que si hacemos eso nos va a ir bien a todos.

Usted lo dijo, la administración pública es una sola y nosotros por eso vamos con todo el gusto no a poner el espejo retrovisor, sino por el contrario a recoger todas esas obras que quedaron iniciadas para buscar la mejor forma de terminarlas, pero vuelvo y les pido un favor, estas obras se demoran y estos son procesos que no se dan de un día para otro.

Habló usted también de las troncales central, del norte y del Carare, en su momento ya tendremos la oportunidad de trabajar sobre esos temas, yo no le puedo dar una respuesta hoy exacta sobre ellos, pero voy a mirar en qué estamos con eso. Troncal de Albania, en buena hora usted dice que el Gobierno Departamental, está pavimentando doscientos cincuenta, trescientos kilómetros, pero también yo les quiero decir que en buena hora el Gobierno del Presidente Uribe, hizo esos convenios con las Gobernaciones para que consiguieran recursos de cofinanciación con la Banca Nacional y Banca Pública y se invirtieran esos recursos para lo que nosotros llamamos vías secundarias. Por eso en las Gobernaciones, en las mayorías de ellas los procesos se están dando bien, aunque tenemos algunas dificultades como las que se planteaban ahora.

Usted menciona el tema Ecopetrol, el departamento, Barranca y el Instituto Nacional de Vías, yo no tengo en este momento una respuesta exacta sobre eso, usted dice que solamente falta el 20% de Invías, que son solamente cincuenta y dos mil millones, pero si habláramos de cincuenta y dos mil millones en cada departamento, ¿usted sabe cuánto sería eso en billones? Entonces deme un espacio para analizar exactamente, y vía Cúcuta-Bucaramanga, esa vía es importantísima; el Presidente Santos, ayer dentro de los cinco puntos que dejó establecido con el Presidente Chávez, se habló el tema de infraestructura, o sea que a través de una entidad como LEIRSA que es una entidad del Banco Interamericano de Desarrollo que maneja proyectos de infraestructura para países fronterizos, vamos a analizar eso porque hoy en la mañana precisamente el Presidente Santos, me llamó a decirme necesitamos empezar a trabajar ya sobre estos proyectos. De tal manera que buscaremos la mejor salida para ello.

El doctor Roa, plantea dentro de su intervención algunos temas pero en particular habla de la Red Férrea de Boyacá, yo creo que el Gobernador de Cundinamarca le tiene una buena noticia, él me estaba explicando sobre algo sobre lo que se está haciendo ya para tratar de trabajar conjuntamente y créanme que si eso, pues tiene toda la viabilidad, desde el Gobierno también se le dará todo el apoyo.

No sé si con eso les dé respuesta a las inquietudes que ustedes tienen o si no aquí estoy presto a atender cualquier inquietud adicional.

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Director Nacional de Planeación, doctor Hernando José Gómez:

Buenas tardes y un saludo especial a la Comisión, tal como lo decía el Ministro de Transporte, es la primera vez que participo en la Comisión Primera y espero acompañarlos en muchas oportunidades.

Este tema de los sistemas de transporte integrados, es un tema que se vuelve cada vez más relevante no solo para Bogotá sino para todas las ciudades intermedias y grandes de Colombia; está probado que el impacto de una buena movilidad en cualquier ciudad de más de cuatrocientos mil habitantes si no está soportado por un sistema de transporte que esté absolutamente integrado en cada una de sus partes, que tenga los alimentadores adecuados, que tenga las vías exclusivas de acceso a las zonas de la ciudad donde está la mayor congestión, inmediatamente empieza a reducirse dramáticamente la capacidad de movilización tanto de personas como de carga y eso finalmente lleva a una pérdida de calidad de vida muy rápidamente y adicionalmente a una pérdida de competitividad de nuestras ciudades.

Por eso es que ya desde hace varios años el Gobierno Nacional, decidió adelantar todo un trabajo alrededor de estos sistemas integrados de transporte público para que se pudieran desarrollar adecuadamente y se vienen invirtiendo importantes recursos y la idea es que hacia el futuro evidentemente se sigan invirtiendo estos recursos.

Ahora, con relación específicamente al tema de Bogotá, yo no voy a repetir el contenido del Conpes 3677, ni sus recomendaciones porque ya fueron ampliamente explicadas por el Representante Prada, y comentadas por los dos Ministros que me antecedieron en el uso de la palabra, lo que simplemente quiero señalar es lo siguiente. Que este Conpes, se basó en un extenso diálogo que se sostuvo con la Alcaldía de Bogotá, con la Gobernación de Cundinamarca, y con el apoyo de los dos estudios que han sido tan referenciados y que sirvieron de apoyo para mirar dónde estaban las falencias y las limitaciones que podían todavía contener y que pueden persistir en algunos proyectos que están planteados para Bogotá.

El estudio muestra unas conclusiones muy importantes, lo primero es que necesitamos tener una buena modelación de la demanda de la región capital Bogotá-Cundinamarca, sin esa demanda nos podríamos equivocar severamente, no de si hay TransMilenio, o metro sino en los trazados que van a ser absolutamente fundamentales para determinar si realmente esto va a ser un sistema integrado que le va a dar solución de largo plazo a la ciudad de Bogotá, si no es un sistema adecuadamente trazado podríamos generarnos muchas dificultades y ello obviamente dependerá de la modelación de la demanda. También necesitamos un modelo operacional, cómo va operar, cómo van a ser las interconexiones entre los diferentes modos de transporte en la ciudad y esa manera que realmente se diseñe de una manera eficiente y especialmente costo-eficiente tanto para las finanzas de la ciudad como las finanzas de la Nación.

Un modelo costos-ingresos, es indudablemente clave, allí el tema de las tarifas va a ser fundamental, el tema del uso por ejemplo de la energía cómo se hace eficiente en términos de costos, cómo se evitan fugas en los esquemas de ingresos, esto también va a ser otro tema que tendremos que tener en cuenta.

Dicho esto, quisiera concentrarme en algunas de las inquietudes que fueron levantadas en particular por el Representante Prada, evidentemente el costo del proyecto debe precisarse para poder ser validado por el Conpes, o sea los costos de cada proyecto que entren en esa Bolsa de Recursos que está sepa-

rada para todos los sistemas y en particular separada para Bogotá y Cundinamarca, evidentemente deberán tener precisión en sus costos.

Adicionalmente, también deberá evaluarse y se ha recomendado así que se evalúe la consistencia con la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad fiscal del ente territorial, esto evidentemente es muy importante que se ponga en blanco y negro para saber qué tipo de proyectos son los que se pueden adelantar.

Por otra parte lo que sí es claro Representante, es que la priorización de los proyectos es responsabilidad de cada ente territorial, o sea la Nación lo que tiene que garantizar es que los proyectos están adecuadamente estudiados, costeados, tienen referencia a la demanda, pero en ningún momento nosotros podemos entrar a priorizarle al ente territorial qué es lo que debe hacer primero y qué es lo que no debe hacer, porque sería una interferencia que no está contemplada en ningún aspecto, ni constitución.

Por otra parte los recursos que están en esta Bolsa, se podrán acceder solamente previa aprobación del Conpes y con un acompañamiento que debe hacer a la calidad de los proyectos en DNP y el Ministerio del Transporte, en ese sentido obviamente va a ser responsabilidad de los entes territoriales presentar los proyectos adecuadamente elaborados, con los estudios de oferta y demanda más adecuadamente elaborados, y adicionalmente con sus costeos que permitan realmente darle al Conpes y al Gobierno Nacional, la tranquilidad de que esto se pueda aprobar adecuadamente.

Finalmente tres puntos que quisiera abordar, con relación al tema de los estudios de ingeniería básica que se comentaron y sus costos, estos son plenamente a costo del Distrito, esto no involucra recursos del Gobierno Nacional; dos, el Gobierno no tiene previsto cubrir de ninguna manera subsidios a la operación de ningún sistema, o sea esto tiene que ser una definición de cada ciudad, cuál es su política tarifaria y esa política tarifaria lo que se vaya a cobrar, esté adecuada al tipo de solución de transporte que desea adoptar, para que realmente esta pueda ser viable en el largo plazo, y finalmente, comentando en particular lo del tema de la carrera Séptima, este fue presentado a la Nación indudablemente, pero repito, esto es de autonomía territorial en el sentido de que nosotros tenemos que garantizar que el proyecto esté adecuadamente presentado para que pueda tener acceso a la Bolsa, tenga los elementos técnicos, los elementos financieros que sean necesarios. Entonces, a ese respecto serían mis comentarios a algunos de los puntos del Representante Prada.

Ya quisiera simplemente adicionar, que yo estaré mientras así lo decida el Presidente Santos, al frente del Departamento Nacional de Planeación, tenemos por delante la elaboración del Plan de Desarrollo, esto es un Plan donde obviamente se deben plasmar aquellas prioridades por las cuales votamos una mayoría de colombianos dentro del programa que presentó el Presidente Santos y su equipo. Este es un trabajo que tendremos que hacer muy intenso, como ustedes saben la Ley del Plan tiene unas fechas determinadas de cumplimiento y en ese sentido quisiéramos que además de tener una visión sectorial y del tema de las locomotoras que ustedes conocen, que se ha planteado, las cinco locomotoras; queremos darle una visión muy regional a ese Plan Nacional de Desarrollo, cómo logramos que esas regiones que tienen su dinámica propia en las diferentes partes de la geografía del país, cómo le podemos dar algo a cada una de esas regiones que les ayude a retomar procesos de desarrollo sostenible y de crecimiento con equidad.

En ese sentido mi oficina evidentemente estaremos conversando con ustedes muy a menudo y simplemente quiero mandar un mensaje y es, que en la medida en que las regiones y los departamentos vengan unidos en todas sus fuerzas públicas y privadas para señalar cuáles son esas prioridades, facilitan muchísimo la labor del Gobierno Nacional, los podemos escuchar, podemos responder más fácilmente a esas solicitudes y en ese sentido esa coordinación de las fuerzas sociales, privadas, públicas de cada región que nos señalen estas son nuestras prioridades, este es nuestro plan regional de competitividad; para nosotros es muy importante la colaboración de la Nación en tales tipos de obras etc., eso nos facilita mucho darle orientación a eso o si no terminamos después haciendo pequeñas obritas y claramente el espíritu que se ha planteado por el equipo económico con la dirección del Presidente Santos, es busquemos hacer cosas que realmente tengan impacto regional y que realmente puedan generar un desarrollo en cada una de las áreas de Colombia, nos permita reducir los problemas de divergencia, los niveles de ingreso, los niveles de equidad, los niveles de cobertura, los niveles sociales y eso, digamos, es un reto que vamos a tener que cumplir en forma coordinada con el legislativo y el ejecutivo. Con eso termino. Muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Samuel Moreno Rojas:

Gracias señor Presidente, integrantes de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, Representantes citantes, igualmente otros miembros de otras Comisiones que están aquí en esta sesión; agradecer las intervenciones del Gobierno Nacional y la verdad creo que es muy oportuno este debate con un nuevo Congreso, con un nuevo Gobierno donde plenamente está garantizado obvio la continuidad de este importantísimo proyecto para nuestra ciudad.

Yo quiero empezar esta presentación que hemos preparado un poco, contándoles los antecedentes; es decir, esto no es algo que nosotros ni nos inventamos, ni mucho menos sacamos de un cubilete, ni muchísimos menos un capricho; sino que esta ciudad y este país han escuchado durante los últimos sesenta años hablar de la necesidad de un metro, de un mejor sistema de transporte público y lo fundamental es la integración como existen en las principales ciudades del mundo de la integración de los distintos modos de transporte. Sesenta años de debate, sesenta años de mucha discusión, sesenta años planeando la construcción de este sistema y por diferentes motivos y por diferentes circunstancias no se ha podido lograr y hablo un poco de los últimos dos procesos que se frustraron.

Uno en el Gobierno del entonces Alcalde Hernando Durán Dussán, el Presidente de la República el doctor Julio César Turbay Ayala, cambio de Gobierno y les cuento esta anécdota precisamente porque la presencié, uno de los interesados, de las firmas interesadas en este proceso inicial de la consultoría de la primera línea y de la red futura del metro, estuvo en mi oficina días antes de que se iniciara y se cerrara este proceso y dijo, exactamente en ese mismo despacho en el año 82, estaba lista la apertura de la licitación para construir el metro de Bogotá, hubo el cambio de Gobierno llegó a la Presidencia el doctor Belisario Betancourt, esto lo cuenta pues obvio, esta persona que en su momento era el representante del metro de Madrid que era una de las firmas que estaban participando en esta consultoría, vino el cambio de Gobierno y reunió a los consultores y el Presidente Betancourt quedó tan entusiasmado con el metro que lo hizo en Medellín. Eso fue lo que me dijo y la anécdota de esta persona.

Año 1998, Enrique Peñaloza, Alcalde de Bogotá; Ernesto Samper Pizano, Presidente de la República; con bombos y platillos y Jaime Ortiz está aquí que no me deja mentir, estuvo en ese evento, el gran Acuerdo de Monserrate, documento Conpes, vigencias futuras, decisión del Gobierno Distrital y Nacional para adelantar la construcción del metro de Bogotá; el doctor Peñaloza había efectivamente llegado a la Alcaldía con la propuesta del metro y tenga la absoluta seguridad Representante Prada, que yo no voy a cambiar la propuesta como lo hizo en su momento el ex Alcalde Peñaloza, hubo cambio de Gobierno, las condiciones y las circunstancias que dijo el Ministro Echeverry cambiaron, hubo el terremoto de Armenia y en ese entonces nos cambiaron el metro por el TransMilenio.

Y esos dos son los últimos y recientes frustraciones que ha tenido esta ciudad; si vemos aquí hay una historia de lo que ha sido el diseño de la primera línea del año 47, año 54, año 75, los estudios del año 81, ahí están precisamente donde se definían dos fases en la construcción del metro actualizados en el 88, en 97 que fue el Consorcio de Ingetel con Bechtel lo que se iba a iniciar en el año 98 y ahí podíamos resumir un poco de estas seis décadas de muchos debates y de muchos estudios.

¿Por qué un metro? Lo dijo clarísimo el Ministro Echeverry, es por capacidad, es porque hay sistemas que cuando ya llegan a su límite y a su capacidad pues obviamente no pueden cargar más; el TransMilenio ha sido una experiencia muy exitosa, se inició en Curitiba una ciudad de más o menos un millón y medio de habitantes, se implementó en Colombia, muchas otras ciudades están implementando pero obviamente el TransMilenio tiene unos límites en su capacidad, comparte obviamente carriles con el tráfico mixto, comparte y tiene que ajustarse a las intersecciones semafóricas, cuando hay problemas a veces de mucha lluvia, o a veces personas que protestan y bloquean algunas de las troncales, se colapsa todo el sistema; es decir, es un sistema bastante vulnerable y es un sistema que ya está llegando prácticamente a su límite de capacidad.

Y el Metro como lo hace Transmilenio en estos momentos, tiene que convertirse en todo el eje articulador y sobre todo de la intermodalidad, los componentes férreos, el metro de Bogotá, el tren de cercanías para la integración regional, el Transmilenio en sus distintas fases, el transporte colectivo que va a seguir moviendo más del 60% de los viajes que se van a llevar a cabo en la ciudad; lo que son las redes de ciclorruta, las redes peatonales es decir, todo lo que significa la intermodalidad tiene que necesariamente que contarse en una ciudad de más de siete millones de habitantes como es hoy la capital de la República, y si a eso le sumamos un poco más de un millón de habitantes especialmente en la conurbación de los municipios del departamento de Cundinamarca cercanos, estamos hablando de soluciones pues obviamente muy puntuales.

Entonces, el Metro por su capacidad pues tiene necesariamente que movilizar el mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible, pero esto es, decir si nosotros desarticulamos y aislamos el metro o el tren o el Transmilenio o el transporte colectivo, pues obviamente no estaríamos haciendo nada; por eso la apuesta fuerte de esta administración y de este Gobierno que está en nuestro Plan de Desarrollo.

Es que Representante Prada, Representante Germán Varón, el metro está en el Plan de Desarrollo Bogotá Positiva para vivir mejor, el Sistema Integrado de Transporte Público está no solamente en nuestro programa de Gobierno como el metro sino también en el Plan de Desarrollo y quienes hoy son concejales del Partido Verde, hoy concejales de Cambio Radical apoyaron en su momento y aprobaron de manera positiva el Plan de Desarrollo Bogotá Positiva para vivir mejor. Yo creo que eso es algo muy importante a excepción de tres concejales, la Concejal Gilma Jiménez en ese entonces del Partido Liberal y los dos concejales del MIRA no votaron la aprobaron, del Plan de Desarrollo, de resto los cuarenta y dos de cuarenta y cinco concejales votaron ese Plan de Desarrollo.

¿Por qué es importante el Sistema Integrado de Transporte Público? Porque aquí también lo hemos visto, esta ciudad requiere menores tiempos de desplazamiento, requiere mayor competitividad, requiere un transporte público mucho más eficiente, mucho más digno, de amplia y de total cobertura, con integración tarifaria, Bogotá se ha dividido en trece zonas una propuesta fundamental para mejorar las condiciones no solamente de movilidad sino para mejorar las condiciones en materia de transporte público de nuestra ciudad y ese es un tema fundamental, eso es algo en lo que nosotros no vamos desde ningún punto de vista a desfallecer, es un nuevo esquema de rutas, están jerarquizadas, están optimizadas, la ciudad se divide en trece zonas, se utiliza parte de la flota actual, hay una integración tarifaria, hay un recaudo centralizado, se elimina el efectivo, hay un cambio sustancial en el tema del esquema empresarial; ya no son empresas afiliadoras, sino empresas operadoras con capital, con responsabilidad, con funciones y sobre todo con responsabilidad en la forma de asumir la prestación del servicio; hay un efectivo proceso de democratización en materia de transporte público, de los once proponentes, de las cincuenta y tres ofertas en las zonas hay más de once mil quinientos propietarios que creyeron en este proceso y hay también la gradualidad de la transición en la implementación

que esperamos iniciar a partir del mes de mayo del próximo año.

Los beneficios son enormes, es decir, eliminar la guerra del centavo, que exista un beneficio económico para los sectores más necesitados de nuestra población especialmente para aquellas personas que utilizan el transbordo, que utilizan más de un vehículo para movilizarse, allí habrá desde el punto de vista económico un beneficio bastante importante, estará garantizada la total cobertura especialmente en las zonas más apartadas, se reduce la contaminación porque somos muy exigentes no solamente en reducir el número de vehículos sino también en la reposición y en los nuevos vehículos que cumplan pues obviamente con todas las condiciones en materia de descontaminación; se genera empleo formal.

Es decir, las condiciones laborales de las personas que hoy trabajan en esas empresas no son las mejores, aquí van a tener su contrato de trabajo, aquí se va a garantizar la estabilidad laboral, aparte de eso van a tener y van a ser contratados con todas sus prestaciones en materia de seguridad social, va a mejorar de manera indiscutible la movilidad y la calidad de vida de la ciudad, pues obviamente porque vamos a tener muchos menos vehículos circulando por las distintas vías de la ciudad.

En qué estamos; en ese cronograma que es muy importante aquí en la Cámara de Representantes, contarles en estos momentos se cerró el proceso de selección, a finales del mes de agosto se debe estar pues ya previa la evaluación que se haga haciendo la adjudicación, se estará iniciando de manera gradual en el mes de mayo y el ciento por ciento del Sistema Integrado estará implementado y funcionando y operando antes de finalizar el próximo año; como dijimos, once oferentes, cincuenta y tres propuestas, todas las zonas de la ciudad tienen por lo menos una propuesta, participan cincuenta y nueve de las sesenta y seis empresas actuales, once mil quinientos ochenta y seis propietarios; está obviamente gran parte de todas estas empresas que lo hacen y en algo en lo que efectivamente pudimos garantizar, aquí están participando los pequeños, los medianos, los grandes empresarios del transporte, están participando las cooperativas y el sector solidario, están participando también en cuatro zonas de la capital que van a tener operación troncal pueden efectivamente participar quienes hoy están operando el sistema de Transmilenio.

Entonces desde el punto de vista del proceso, de la inclusión y de la democratización y sobre todo de los objetivos fundamentales afortunadamente lo pudimos cumplir; igualmente de manera paralela está el tema del sistema integrado de recaudo de información de flota y de servicios al usuario, ya se publicaron los proyectos de pliego de condiciones, eso debe estar adjudicándose en el mes de octubre y esto pues obviamente es fundamental para eliminar el efectivo y para reemplazarlo por tarjetas inteligentes que pueden ser recargadas en diferentes partes de la ciudad.

Pero aquí yo quiero también hacer énfasis en algo, es decir, el Metro no puede desde ningún punto de vista verse solamente o exclusivamente como un proyecto en materia de movilidad, el metro es definitivo porque es el eje fundamental como ha sucedido en las principales ciudades del mundo, de la transformación urbana de nuestra capital y hablando de la sostenibilidad y hablando de la financiación, eso es precisamente lo que nos va a permitir a nosotros generar unos ingresos adicionales con todo el tema de la transformación urbana, con todos los negocios inmobiliarios que genera un metro en la ciudad; poder de una manera efectiva garantizar no solamente su financiación sino también la sostenibilidad del sistema.

Bogotá hace Cien años en la Urna centenaria nos encontramos con el mapa que tenía nuestra ciudad, era una ciudad de cien mil habitantes, hace cien años; hoy Bogotá tiene más de siete millones de habitantes, Representante Prada y si no tomamos las decisiones a tiempo, si seguimos simplemente pasando de agache, si seguimos demorando estas decisiones fundamentales y trascendentales no solamente para la movilidad, sino para la transformación y el desarrollo urbano de nuestra capital en el año 2016 o en el año 2018, que eso está aquí a la vuelta de la esquina, pues esta ciudad no va a tener las vías suficientes para movilizar no solamente la inmensa cantidad de vehículos particulares sino también pues obvio todo el tema de transporte público colectivo.

En un escenario de aquí a diez años, Bogotá va a tener ocho millones setecientos mil habitantes, en el año 2038 cuando Bogotá cumpla quinientos años de su fundación van a ser más de nueve millones trescientos mil habitantes y porque parte del trazado y porque el énfasis está además contemplado en el documento Conpes en el tema del Borde Oriental, el Borde Oriental lo que se llama el centro expandido de nuestra ciudad que va entre la Calle Primera y la Calle Setenta y dos, entre la Avenida circunvalar y la avenida Caracas, en el año 2018 va a tener tres millones de viajes y aproximadamente Transmilenio no va a ser capaz de movilizar sino entre unos seiscientos o setecientos mil viajes en nuestra capital.

Por eso allí en el documento Conpes, dentro de las recomendaciones que se hace no solamente estudie la demanda importante para nuevos corredores en el occidente de la ciudad, sino de manera prioritaria cómo ese borde oriental de nuestra capital debe dársele una solución definitiva a este tema; que es costoso, claro, un metro es costoso, claro que un metro tiene riesgos, claro que un metro tiene que tener pues obviamente todos los soportes y todos los estudios que además es la garantía de nuestro Gobierno y de nuestra administración de hacerlos, pero yo diría que no hacerlo y no tomar las decisiones obviamente va a ser mucho más costoso en el mediano plazo que tomar obviamente la decisión que nosotros hemos tomado.

Hoy ya lo vemos, el sistema Transmilenio cerca de un millón seiscientos mil pasajeros al día, en la Fase I y en la Fase II son ochenta y cuatro kilómetros de troncales, está en plena ejecución la Fase III Carrera décima, Calle veintiséis, próximamente la Séptima, de la Séptima voy hablar de una manera muy puntual un poco más adelante, reitero Transmilenio es un ejemplo, Transmilenio es un buen sistema, Transmilenio tiene muchas bondades, pero

desafortunadamente ya por esas limitaciones está llegando al límite en materia de su capacidad.

¿Hoy qué tenemos? Hoy tenemos saturación en los principales corredores viales de la ciudad, yo quiero que ustedes vean esta gráfica de cuál ha sido el incremento del número de carriles que ha sido marginal en los últimos diez años, pero miremos un poco el aumento del parque automotor de nuestra ciudad; esta gráfica es precisamente tomada de ese estudio del cual hablaba el Ministro Juan Carlos Echeverry, un estudio que nos presentó hace exactamente dos años. Entonces mientras hace diez años Bogotá tenía catorce mil kilómetros de vías, hoy diez años después tiene un poquitico más de quince mil kilómetros de vías, es decir, el aumento ha sido marginal, el parque automotor es decir, los vehículos privados que son matriculados en Bogotá se han incrementado y se han multiplicado por tres sin contar los vehículos que están matriculados en los municipios de Bogotá y que transitan obviamente todo el día por nuestra ciudad.

Entonces la realidad de hoy, es que esos corredores cuya demanda de viaje se excede la capacidad de los sistemas existentes, pues obviamente a veces se deterioran, se estancan sus zonas de influencia, se demora más la gente, pero las bondades del metro no solamente el que vamos a tener sino también las ciudades que hoy tienen un sistema tipo metro son enormes; hay mayor capacidad, hay menor demanda de suelo, tiene menos accidentes, es el sistema del mundo más seguro que hay por los bajos accidentes que se tienen, genera menos contaminación porque utiliza combustibles limpios básicamente energía eléctrica, genera actividad económica, genera desarrollo inmobiliario, genera renovación, genera valorización, genera una serie de condiciones importantes y garantiza efectivamente ese modelo de ciudad que nosotros que está en nuestro Plan de Desarrollo en nuestro programa de Gobierno y es aprovechar y utilizar las centralidades para tener una ciudad mucho más densa, pero al mismo tiempo una ciudad mucho más compacta.

A parte de eso les reitero, el desarrollo urbano es fundamental y la primera línea y seguramente las redes futuras del metro de la ciudad van de una manera efectiva a generar esas mejoras y sobre todo a definir el desarrollo urbano de nuestra ciudad. Representante Prada, esto no es un capricho y además les digo algo muy sencillo, si esto fuera un capricho no hubiéramos tenido sesenta años de discusiones, si esto fuera un capricho, usted estuvo participando activamente en la campaña del ex Alcalde Peñaloza, él proponía más Transmilenio, yo proponía no solamente más Transmilenio, sino también un modo distinto como era el tema del metro, si hubiera sido un capricho seguramente los bogotanos y bogotanas que son tan sabios en las urnas me hubieran derrotado y hubiera perdido las elecciones y el triunfo fue absolutamente contundente, el triunfo fue inobjetable y pasó hace poquito, pasó en la primera y segunda vuelta Presidencial, acaba de pasar; el doctor Antanas Mockus seguramente muy bien o muy mal influenciado por el doctor Peñaloza fue ambiguo con el metro, un día decía que sí y que esta ciudad necesitaba metro, después decía que sí pero que no ahora, después decía que no que es que mejor había que terminar Transmilenio, fue muy ambiguo en su posición.

El Presidente Santos, candidato en la primera y segunda vuelta fue contundente, Bogotá necesita un metro, necesita un tren de cercanías, necesita un sistema integrado de transporte público y publicó un aviso y en su plataforma y en su programa de Gobierno está allá y casi lo dobla, el doctor Juan Manuel Santos casi dobla al doctor Mockus en Bogotá tanto en la primera, como en la segunda vuelta; no es un capricho político, no es un capricho personal, es un mandato que nos dio la ciudadanía, es un programa de Gobierno, todos los que estamos aquí sentados, yo estuve casi quince años en el Congreso de la República y nosotros de manera permanente teníamos que rendirle cuentas a la ciudadanía de lo que hacíamos aquí y si cumplíamos seguramente éramos objeto de reelección y si veníamos aquí simplemente a calentar una silla pues la gente nos cobraba eso en las urnas y afortunadamente cada vez que yo aspiré desde el año 91 cuando fue la primera vez que llegué al Senado de la República, cada vez que aspiré me garantizaban por las actuaciones, por la seriedad y responsabilidad con que asumíamos aquí en defensa de los intereses no solamente de esta ciudad sino de este país, me premiaron siempre con las más altas votaciones en la reelección al Senado de la República y cuando tomé la decisión de abandonar el Senado, cuando tomé la decisión de presentarme a las urnas perdía todas las encuestas tanto en la consulta interna como también en la elección, empecé con el 3% en las encuestas y el doctor Peñaloza, claro por su reconocimiento y por su exposición a los medios empezó con el 46% en las encuestas, yo terminé con el 45, 46% de la votación y el doctor Peñaloza, con el 28% y no es un capricho Representante Prada.

Nosotros hemos actuado con seriedad, nosotros hemos actuado con responsabilidad, usted cree que un Gobierno que va saliendo un 19 de julio simplemente para darle gusto a un capricho del Alcalde, va a expedir un documento Conpes de esa calidad, documento Conpes aquí lo dice el Ministro Echeverry, nuevo Ministro de Hacienda, Bogotá necesita un metro, el Gobierno del Presidente Santos honra el documento Conpes, garantiza las vigencias futuras, es viable desde el punto de vista técnico. Será Representante Prada que usted oyó, se nos puede imaginar en algún momento darle clases en materia de diseño conceptual a una firma como CNN y Transporte Metropolitano de Barcelona que han participado en la consultoría y en la construcción de setecientos kilómetros de metro en el mundo.

No señor, claro que no, claro que esto no es un capricho, este es un mandato de la ciudadanía está en mi programa de Gobierno, está en el programa de Gobierno del Presidente de la República, y tenga la absoluta seguridad Representante Prada, que así a usted no le guste, porque nunca le ha gustado, y está bien que al Partido Verde no le guste el metro, está bien esa es una posición política, pero no se le olvide que el doctor Peñaloza ganó la elección con el metro de Bogotá, no se le olvide eso porque ahí tengo los recortes y ahí tengo el programa de Gobierno y eso está bien que quieran hacer más Transmilenio, claro que se necesita más TransMilenio obvio, cla-

ro que necesitamos la reorganización del transporte colectivo, claro que esta ciudad necesita un tren de cercanías que es fundamental; es que además esta región va a tener en el escenario del 2018 va a tener dos millones de habitantes, tenemos los corredores férreos y el Gobernador en esto ha sido absolutamente enfático y ha garantizado efectivamente también que en materia de proyectos podamos trabajar de manera mancomunada con este componente férreo que a muchos no les gusta y es respetable que no les guste.

Pero simplemente por esos temas personales que no les gusta, esta ciudad no se puede detener y esta ciudad no se va a detener, y esta ciudad tiene hoy infraestructura y todas las obras que estamos haciendo pues obviamente es para mejorar las condiciones en estas circunstancias. ¿Qué hicieron y cuáles fueron los criterios que tuvieron los consultores en esta materia? Fueron los seis los criterios que se tuvieron en cuenta para definir la primera línea, la primera línea no es ni es imaginación, ni es un invento mío, ni es un capricho; no, ahí se tuvieron en cuenta muchos temas, el impacto territorial, el impacto sobre la demanda de transporte, el impacto sobre la oferta, el impacto ambiental, el impacto financiero y se seleccionó no solamente la primera línea sino se seleccionó también el tema de la red futura y esto es fundamental para lo que viene y se definieron también cuatro posibles escenarios sobre el tema de la primera línea y la red futura, y se seleccionó lo que se ha llamado la primera "línea priorizada" que va desde el Portal de las Américas en el límite entre Bosa y Kennedy hasta la Estación de la Sabana y de la Estación de la Sabana inicialmente hasta la Ciento veintisiete con Novena y por recomendaciones del equipo validador; este es un tema que nos ha venido acompañando el Banco Mundial, se amplía entonces de la Ciento veintisiete con Novena hasta la Ciento setenta con Novena.

Pero esto no es nada distinto sino a ese análisis multicriterio que tuvieron obviamente todas estas personas que están al frente de ese equipo de consultoría y aquí vemos en la gráfica siguiente ese centro expandido en donde está la mayoría de los viajes tanto de origen como de destino, porque se prioriza el borde oriental; características que tiene esta primera línea, es no solamente la solución donde hay mayor demanda en materia de pasajeros y de viajes, sino también es un proyecto de desarrollo urbano, tiene además y ese es otro de los criterios, altísima demanda para edificabilidad de acuerdo a ese desarrollo que ha tenido Bogotá en los últimos años; el centro expandido de este que hemos hablado concentra la mayor densidad, la mayor actividad económica, el mayor número de viajes, la mayor población que está obviamente trabajando y aparte de eso cuando esté funcionando seguramente en el año 2016, pues obviamente tanto su promedio en materia de velocidad como también el número de pasajeros que va a movilizar al día, va a garantizar de una manera efectiva todos estos cambios y estas transformaciones que se hacen.

El documento Conpes que aprobó el Gobierno Nacional el 19 de julio, efectivamente hace una serie de recomendaciones y es obvio Representante, es un poco lo que dije yo en un foro, ustedes creen que yo voy a ser tan irresponsable de un proyecto de semejante tamaño, de tamaña inversión, doctor Miguel Gómez, que es tan activo en estos temas económicos de adjudicar un proyecto de esta magnitud, solamente con el diseño conceptual, pues claro que no, sería absolutamente irresponsable de mi parte y por eso lo tenemos que hacer de manera seria, por eso lo tenemos que hacer cumpliendo con todas las exigencias, con todas las recomendaciones, con las observaciones que hacen los validadores, y el Representante Prada de una manera muy hábil porque claro él fue Concejal de Bogotá, varios periodos habla del informe de los validadores, pero no habla del informe final de los validadores; muy hábil y claro en la técnica legislativa verdades a medias es exactamente lo que casi siempre los Representantes y los Senadores hacen, yo fui Congresista, yo sé cómo funciona eso, los medios que están aquí les encanta eso precisamente, les encanta y eso hace parte de una serie de informes parciales, pero claro usted se abstuvo de leer las recomendaciones del informe final y eso está bien, y los validadores tienen unas observaciones que nosotros también tenemos que tener en cuenta.

Pero aquí lo fundamental de esto lo escuchamos del Ministro de Hacienda, lo escuchamos del Ministro de Transporte, lo escuchamos del nuevo Director de Planeación, lo real, lo concreto es que hay es que hay un documento Conpes, lo real lo concreto es que hay una Bolsa, es que hay unas Vigencias Futuras, es que hay un Confis previo; antes del Conpes siempre tiene que haber un Confis previo, ese Confis aprueba un espacio fiscal, ese espacio fiscal es trescientos mil millones de pesos a partir del año 2016 hasta el 2032 para el metro y para mejoras del Transmilenio, y cuarenta mil millones para el tren de cercanías y tranquilos, porque aquí claro en una Corporación como esta donde están Representantes de diferentes partes del país de pronto van a decir, no, pero por qué vamos a financiar el metro en Bogotá y no vamos a financiar las obras en el Valle o las obras en Santander, o las obras en Cundinamarca o las obras en el Tolima o las obras en Boyacá.

No, tranquilos, ¿tranquilos por qué? Porque hoy desde el año 2000 están garantizadas hasta el año 2016, vigencias futuras por parte de la Nación en una cifra aproximada, en una cifra muy parecida; entonces esto no va a afectar ni la inversión en las regiones, ni tampoco va a afectar el marco fiscal de mediano plazo y esto obviamente hay que decirlo y hay que insistir muchísimo en este tema.

¿Qué estamos haciendo ahora? Estamos haciendo ahora con responsabilidad, con seriedad todo lo que el documento Conpes nos recomienda y es obvio, porque si yo voy, por más medio paisano que sea del doctor Hernando José Gómez, a Planeación Nacional, bueno doctor Hernando José, deme esta plata y me dice no, y dónde están estas condiciones, dónde están estos requisitos, dónde están estos estudios; pues claro que no puedo, todos los programas, todos los proyectos que requieren de inversión de la Nación, pues obviamente tienen necesariamente que cumplir con esas recomendaciones y con esos requisitos que establece el documento Conpes y cuando nosotros tengamos ya esos estudios que ahora vamos a ver.

¿Qué estamos haciendo? Estamos haciendo lo siguiente, con el acompañamiento del Banco Mundial para que esté tranquilo Representante Prada, en el tema de transparencia no se preocupe; estudios de ingeniería básica, obra civil, infraestructura, tecnomecánica y material rodante; eso de acuerdo a una consultoría, hay cinco consorcios todos de ellos de grandes firmas a nivel internacional con un componente nacional precisamente para poder abrir la licitación, es que sin un estudio de suelos pues obviamente yo no puedo desde ningún punto de vista abrir una licitación de esta magnitud.

Al mismo tiempo de manera simultánea, estamos haciendo los estudios en materia de impacto ambiental y el impacto en lo que se llama "social-predial" y estamos también estructurando la parte financiera y la parte legal, es decir, cuáles son las vigencias futuras, cuál es la capacidad de endeudamiento de la ciudad, cuáles son los otros ingresos que tenemos para poder de una manera efectiva lograr el cierre financiero y que la gente pueda participar en este tema.

A parte de eso también estas recomendaciones que hace Planeación Nacional, es decir, estamos recalibrando los estudios de demanda, estamos adelantando los ajustes necesarios seguramente lo dará la ingeniería básica en materia del trazado, estamos adelantando también todas esas recomendaciones que nos están haciendo Planeación Nacional, para garantizar efectivamente el acceso a esos recursos de la Bolsa.

Entonces la verdad, y para concluir este tema del metro, el metro es un factor de desarrollo, el metro de poder mover a las personas en menos tiempo, el metro es un eje de desarrollo futuro de esta ciudad, es una solución a gran escala, es eficiente, es sostenible precisamente desde el punto de vista de su operación; nace dentro del Sistema Integrado de Transporte Público, es que si no existiera un Sistema Integrado de Transporte Público, nosotros no podríamos integrar desde ningún punto de vista no solamente el tema tarifario sino también la operación y por eso es fundamental los pasos que estamos dando en ese sentido, se asegura un mayor aprovechamiento del suelo escaso, aparte de eso está el tema de la integración tarifaria de la que ya hablamos, reduce el riesgo, el colapso, Representante usted ha hablado mucho de ese tema, ese tema del borde oriental de verdad es muy serio y en el año 2016, 2018 y eso es, repito, ustedes echen un poquitico seis años hacia adelante y es poco tiempo, sino tomamos esas decisiones, sino tomamos esas medidas, sino tomamos con responsabilidad y con seriedad este tipo de acciones pues obviamente ese borde oriental que es donde se concentra la mayor parte no solamente de la demanda de pasajeros sino de la actividad económica no de esta ciudad, sino de este país; no habrá por dónde mover el número de pasajeros que se requiere. Genera obviamente mayor competitividad, mayor productividad, brinda más seguridad porque los índices de accidente son bastante bajos y lo más importante de todo, en el trazado de la primera línea están representados todos los estratos socioeconómicos de nuestra ciudad.

Entonces este es un tema fundamental y yo le agradezco Representante, le agradezco este debate porque es muy importante no solamente para la Cámara, sino también para que los Congresistas que están aquí y especialmente este primer debate de los nuevos funcionarios del Gobierno que además pues ya sabemos exactamente lo que piensan y ese es un espaldarazo muy grande, porque desafortunadamente tanto en el año 82, como en el año 98 varios factores jugaron, pero uno muy interesante podríamos decir que incidió mucho, fue el cambio de Gobierno que se presentó, aquí hubo un cambio de Gobierno y a escasos días de posesionados estos tres altísimos funcionarios que además participaron sus antecesores de una manera muy directa, en la elaboración del documento Conpes, le han dado no solamente el apoyo y el respaldo del actual Gobierno, sino también han reiterado las observaciones, las recomendaciones, los requisitos que nosotros tenemos que hacer para que este proyecto salga bien y salga adelante.

Hablemos de manera muy breve Representante Prada, sobre el tema de la Séptima; hacer también un breve recuento de lo que fue el contrato, no solamente el contrato de la Séptima, sino básicamente el contrato de la Fase III de Transmilenio; en el año 2004 hay un estudio de factibilidad, en el año 2006 se hace el contrato de estudios y diseños, se inicia en enero del 2007 y la entrega de los estudios y diseños se demoró muchísimo empezaron a entregar en marzo del 2008 y terminaron de entregar en marzo del 2010. Monto inicial, siete mil quinientos ochenta millones de pesos, más las interventorías y obviamente los ajustes que se hicieron y la disponibilidad; pero miren entonces el tema del costo.

El costo, claro que nos preocupa, obvio y por eso tenemos que ser muy precisos y tenemos que ser además en detalle garantizar un costo aproximado de este proyecto, eso es fundamental en ese tema; pero mire lo que está pasando Representante Prada, la Fase I de Transmilenio que adjudicó el ex Alcalde Peñaloza, no solamente tuvo un sobrecosto, un mayor valor cerca del 40%, sino que en ese entonces se dijo que cada kilómetro de Transmilenio iba a costar cinco millones de dólares; Fase II de TransMilenio la adjudica el ex Alcalde Mockus, que es la NQS y la Avenida de Suba, tuvo un sobrecosto también cercano, un mayor valor de obra cercano también al 40% y allí se adjudicó no a cinco millones sino más o menos como a veinticinco millones de dólares; Fase III de Transmilenio se adjudicó el 22 de diciembre del año 2007, una semana antes de que yo asumiera la Alcaldía, los contratos se firmaron en ese entonces el 27 de diciembre tres días antes de que yo asumiera la Alcaldía y veinte kilómetros que tiene la Veintiséis y la Décima en ese entonces se adjudicaron pesos más, pesos menos, en 1.8 billones de pesos más el tema de los reajustes, estamos hablando ya que la Fase III ni cinco millones de dólares el kilómetro, ni veinticinco millones de dólares el kilómetro sino ya tiene el costo de un metro aproximado, cincuenta millones de dólares el kilómetro.

Y qué hicimos cuando llegamos, no es que la doctora Liliana Pardo, directora en ese entonces del IDU, no nos hubiera contado qué era lo que estaba pasando en la Veintiséis, no, nosotros nos dimos cuenta del problema de la Veintiséis e iniciamos,

primer Alcalde, primer Gobernante que iniciaba un proceso de caducidad con un grupo constructor como el Grupo de los Nule, iniciamos ese proceso y afortunadamente se logró la cesión total del contrato y en tres meses el nuevo contratista que es Conalvías que tiene el Grupo V ahí pegado, hizo lo que estos señores no habían hecho en doce o en catorce meses y ahí van las obras y ahí van avanzando y muchos de esos sobrecostos no son como usted lo indica, ni por corrupción, ni por inmoralidad sino básicamente por lo que son los sobrecostos o los mayores valores de obra en este tema que son, ajuste de los diseños, mayores valores de obra y muchos de esos valores se da por el tema de la intervención de las redes de servicios públicos domiciliarios.

Ese es un tema absolutamente claro y hablando también de forma anecdótica, yo creo que es importante que en este recinto se sepa que durante la administración del ex Alcalde Mockus, ese Grupo Nule, obtuvo por primera vez un contrato en Bogotá que fue una de las zonas del acueducto, usted que es juicioso y acucioso investigador; entonces la Alcaldía de Bogotá contrató dos parcialmente y ellos tenían una participación en dos distintos adjudicada en esta administración y quiero decirles que también se logró la cesión en uno parcial y la cesión total en otro, es decir, que ese Grupo que se denomina Grupo Nule hoy con esta administración no tiene ningún contrato adjudicado por esta administración, tienen vigentes algunos contratos anteriores, la inmensa mayoría ya afortunadamente los cedieron.

Representantes a la Cámara miren estos datos, la participación doctor Hernando José, de la Nación en la Fase III de Transmilenio incluida la Décima, la Veintiséis y la Séptima, incluidas las tres troncales, era de 1.9 billones de pesos, se adjudicó la Décima y la veintiséis casi por ese monto es decir, si se hubiera querido adjudicar en ese entonces y el ex Alcalde Garzón hubiera tomado la decisión de adjudicar la Séptima, pues no hubiera tenido los recursos porque ya el monto de las vigencias futuras garantizadas por Planeación Nacional y por el Gobierno Nacional, estaban totalmente copadas.

Entonces cuando llegamos nos encontramos con un hecho cumplido, obviamente la administración es una sola, aquí nosotros tenemos que mirar hacia adelante, yo nunca he mirado hacia atrás, nunca, y respondemos de pronto por los errores de los anteriores y respondemos por los errores que nosotros podamos cometer claro que sí, pero en eso actuamos con muchísima diligencia y entonces nos encontramos que en el mes de abril del próximo año el corredor del que usted está hablando Representante, de la Décima se convierte en uno solo de la Séptima exactamente; entonces cómo hacíamos nosotros para que una vez culminada la Fase III de Transmilenio la Décima al frente del Museo Nacional doce mil, veinte mil pasajeros que se puedan bajar allí qué los hacíamos, los poníamos a caminar, los poníamos a transbordar, ¿los poníamos en qué condiciones? Entonces allí fue donde, también y hay un documento y con muchísimo gusto se lo mandamos, aquí está el Gerente de Transmilenio, ese documento que sustenta la decisión de la Séptima tampoco es un capricho, ni es algo que nosotros nos hayamos inventado, pero sí teníamos que ser consecuentes, responsables y consecuentes con nuestro programa de Gobierno, es decir, si no hubiera metro, si no estuviera el escenario del metro, si no hubiera vigencias futuras, si no estuviera el compromiso de este Gobierno, si no hubiera habido el compromiso del Gobierno pasado, pues seguramente nos hubiera tocado igual ir al Gobierno Nacional a pedir ese 1.2 billones de pesos más o menos que vale la intervención de la Séptima, en esas condiciones como estaba inicialmente proyectada.

Entonces por un lado partimos de la demanda propia, por otro lado de la continuidad del corredor partíamos también de la base del año 2016, del borde oriental específicamente priorizado para el tema del metro, partíamos también de la base de dónde se generaba el menor impacto podríamos decir; porque yo les digo algo y esta es la primera vez que lo voy a decir, sí tuvimos problemas con una intervención en la calle Veintiséis que fácilmente es una vía de setenta o de ochenta metros de longitud, hacer lo que estaba inicialmente en el proyecto sobre el eje de la carrera Séptima especialmente en algunos cruces de la Ochenta y cinco, de la Noventa y dos, de la Noventa y cuatro, de la Cien; estoy absolutamente seguro que si Lucho Garzón en su momento adjudica toda la Fase III de Transmilenio, esa intervención hubiera sido total y absolutamente imposible hacerla en estos cuatro años de nuestra administración, ahí sí hubiéramos colapsado, ahí si hubiéramos bloqueado, ahí sí no hubiera habido ninguna posibilidad de que la gente se pudiera mover en ningún modo de transporte por la intervención tan seria y sobre todo en el tema de adquisición de predios, con decirles que había que tumbar la mitad de la universidad en la cual se graduó el Representante Gómez, en la Javeriana. Entonces ese es un tema de verdad que vale la pena analizarlo y que obvio, nosotros partíamos de todos estos preceptos.

¿Qué analizamos? Aquí hay cuatro ejemplos de cómo funciona un Transmilenio con carril exclusivo, por la izquierda sin sobrepaso, está en Yakarta en Indonesia, está en Curitiba en Brasil, nada menos que en Insurgentes en México y miren esta gráfica tan linda que les traigo, Santa Lucía del Tunal de Bogotá, dos kilómetros, ¿saben quién construyó esa, la primera fase? Enrique Peñaloza, hace diez años funciona y ese corredorcito de Santa Lucía al Tunal de dos kilómetros moviliza más personas que las que se van a movilizar de la Treinta y dos a la calle Setenta y dos. Eso es algo muy importante que la gente lo sepa, porque criticar es muy fácil, cuando uno gobierna tiene que tomar decisiones y cuando el Representante me dice, aplace, no haga; eso es exactamente lo mismo como si yo le dijera a usted, a usted lo eligieron para legislar, entonces voy a tener yo la autoridad después de haber sido tantos años legislador a decirles a ustedes, oigan saben qué, mejor no legislen, hagan debates de control político pero absténganse de su principal función que es legislar.

Entonces cuando se habla de suspender, cuando se habla de aplazar nosotros tenemos una responsabilidad, y Alfonso ¿sabe qué? Nosotros no estamos haciendo nada distinto a lo que está en el Plan de Desarrollo, que reitero lo votaron Representantes de todas las Bancadas en sesión de la Bancada del

MIRA, y esto es lo que estamos haciendo y esta solución la gente la analizó, los técnicos la analizaron.

La Séptima, se hace de manera inicial hasta la Setenta y dos, se continúa hasta la Cien y se continúa hasta la Ciento setenta, es la responsabilidad nuestra, la buena noticia que tenemos es que el Banco Interamericano de Desarrollo nos aprobó ochenta millones de dólares de los Fondos de Tecnología Limpia, para que el corredor de la carrera Séptima se convierta precisamente en ese corredor verde, sea un ejemplo precisamente en materia ambiental; es decir, que si bien vamos a tener la intervención inicial hasta la Setenta y dos, porque es donde hay mayor capacidad de demanda y para darle precisamente la continuidad a esos temas porque yo le doy a usted unas cifras que me parecen importantes.

Demanda propia en hora pico, en el escenario del 2011 de la carrera Séptima hasta la calle Treinta y una, doce mil personas, hasta la calle Setenta y dos, siete mil cien personas, de la cien en adelante tres mil cuatrocientos personas de sur a norte; en el escenario del 2018, ya con el metro, Alfonso por eso esta decisión hasta la Treinta y uno, habrá seis mil cuatrocientas personas, setenta y dos tres mil quinientos, y cien trescientas personas. Ese es un aspecto fundamental en por qué esa intervención por más que la quieran desprestigiar y de pronto por más que la quieran minimizar, pues obviamente consideramos que este tema de la Séptima pues va a funcionar en este sentido.

Hoy hay más de quinientos buses que circulan por allí, cuando esté funcionando ya dentro del Sistema Integrado de Transporte Público, la Séptima de esos quinientos buses no va a quedar ninguno, todos esos se redistribuyen precisamente en otras zonas y vamos a utilizar cincuenta y dos vehículos de articulados y veinte padrones dobles que es precisamente el bus que tiene puertas al lado y lado de la carrocería. A parte de eso también hay que decirlo, pues hay tres proponentes se debe estar adjudicando el 23 de agosto, y hemos iniciado ya unas intervenciones en la Calle sexta para conectar la Décima, la Caracas y la NQS, podamos efectivamente abrir el proceso de licitación; estamos en lo de la Séptima, estamos ampliando unas estaciones muy importantes especialmente en la Caracas y en la Autonorte y también algo, algo muy importante que yo quiero dejar aquí claro.

Los estudios y esa plata de los estudios no es que se vote a la caneca, no, el 94% de algunos productos de manera total o parcial se utilizaron precisamente en el diseño de la Séptima y ese es un tema muy importante, especialmente aquí que están los organismos de control para que no exista el riesgo del tema del detrimento patrimonial; entonces yo prácticamente dejaría ahí y me quedarían tal vez dos temas, no hay prisa o sea ese término de prisa Representante usted lo puede constatar con Planeación Nacional se quitó del documento final de los validadores, yo creo que eso es algo importante decirlo aquí, precisamente porque con los validadores trabajamos muchísimo.

El tema también del capricho yo insisto, así titularon los medios, los medios titularon "El Metro es un capricho político del Alcalde", no, el metro del Bogotá es una aspiración legítima de esta ciudad hace muchos años, el metro de Bogotá dentro del Sistema Integrado de Transporte Público es una necesidad avalada por el anterior Gobierno y ratificada hoy plenamente por los funcionarios que asistieron del nuevo Gobierno. El metro y el Sistema Integrado de Transporte Público, es una solución definitiva a todos estos problemas en materia de movilidad que se están presentando, el metro dentro del Sistema Integrado de Transporte Público nos va a dar la posibilidad de mejorar las condiciones en materia de competitividad y productividad de esta ciudad y no estamos corriendo, tanto así que se requieren más estudios, más análisis, se requieren hacer ajustes; yo no quiero Representante, que pase como lo que pasó con la fase I, desde el año 2003 se empezaron a dañar las lozas de la Caracas y de la Autonorte y cuando se generan esas congestiones a quién insultan, pues obviamente insultan al Alcalde de turno que es el responsable de pronto en el imaginario de las congestiones de la ciudad.

Imagínense, hemos tenido que cambiar casi seis mil lozas, más de treinta y cuatro mil millones de pesos ha invertido el IDU, plata que seguramente nos hubiera servido para mejorar algunas vías, para tapar más huecos; yo no quiero que pase eso, yo quiero que este proyecto que es uno de los más importantes que esta ciudad va a emprender se haga con seriedad, con responsabilidad, con rigurosidad desde el punto de vista técnico y por eso precisamente es que nos estamos tomando el tiempo suficiente y necesario para cumplir con las exigencias, con las recomendaciones y con el requerimiento del documento Conpes; pero yo simplemente les pido mucha ayuda, mucha colaboración en este sentido, que estos debates de control político son fundamentales, pero que esta ciudad y esta región no pueden seguir aplazando por otros sesenta años, una decisión que se ha debido tomar hace muchísimos años.

La Presidencia concede el uso de la palabra para una moción de orden al honorable Representante Hernando Alfonso Prada Gil:

Presidente. Me quiero referir a eso muy brevemente en moción de orden y es que está citada la Plenaria en este momento, la idea es que no termine este debate lánguidamente en punto Presidente, como está terminando y seguramente el tiempo que va a requerir el Gobernador para analizar el impacto va a ser más del que nos van a dar para que abran el registro inmediatamente se bloquea esta Comisión, y Presidente, simplemente utilizando dos artículos del reglamento interno, el artículo 99 y el artículo 252, quisiera decirle a usted lo siguiente.

En el artículo 99, para que esto no quede en punto Presidente, cuando alguien en una sesión hace insinuaciones frente a la conducta de un Partido o de un Congresista, automáticamente tiene derecho a ser, yo lo diría que se llama réplica aunque hay otra moción de réplica; quisiera hacer uso en un minuto simplemente para decirle al señor Alcalde, que esta no es una expresión habilidosa como usted pretende decirlo, me extraña que usted diga que los Senadores, los Representantes y los periodistas somos habilidosos manipulando los documentos, porque la presentación lo que claramente dijimos señor Alcalde, es que cada una de las afirmaciones tenían un soporte técnico y en un documento que

está ahí, podemos controvertirlo si quiere, podemos mirar los suyos, podemos mirar los míos, podemos hacer un foro abierto con la comunidad y con las universidades a ver si usted quien tiene razón o son los argumentos y razones nuestras las que se tienen.

Segundo, no es cierto señor Alcalde, que aquí el Gobierno Nacional le haya dicho a usted como usted pretende dejarlo en el ambiente, que qué maravilla el metro, le dijo al Ministro de Hacienda y aquí está presente el Director de Planeación y el Ministro de Transporte, le dijo claramente despacio Alcalde, ajuste la modelación de las demandas, vamos a mirar muy bien esa línea y aquí la Nación ha anunciado frente al país que no se mete en el tema del metro, hasta tanto usted no nos convenza a los colombianos y obviamente al Gobierno Nacional de los estudios que justifiquen desde el punto de vista técnico, financiero, económico, social este tema del metro.

Mientras tanto acepto retirar la palabra "capricho", si le molesta, porque veo que le molesta repitió cinco veces y entonces se la retiro para efectos de que bajemos el tono en esta conversación pero en las conclusiones, aceptemos que el Gobierno del Presidente Santos, el día de hoy le ha dicho a Colombia que va a revisar, porque no acepta, me encantó señor Ministro Cardona, una frase suya "vamos a darle prioridad a las buenas estructuraciones"; eso nos da seguridad técnica, tranquilidad económica y vamos a estarlo acompañando.

Y finalmente el artículo 252 dice, Presidente, para terminar un debate o para que no quede el debate inconcluso, los citantes o los miembros de la Comisión podemos proponer que para hacerle seguimiento y poder seguir dialogando sobre el tema usted constituya una Comisión Accidental que nos permita avanzar en esto que queda propuesto como un debate para la ciudad que va a durar meses, años y sobre los cuales, debate sobre los temas más bien sobre los cuales vamos a tener que seguir opinando durante mucho tiempo.

Presidente:

He llamado a la Presidencia, para avanzar un poquito, no nos preocupemos tanto por el tiempo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Gobernador de Cundinamarca, doctor Andrés González Díaz:

Muchas gracias señor Presidente, quiero agradecer la citación; la verdad para quienes hemos sido Congresistas miembros de esta casa, es singularmente grato reconfortante regresar al Congreso máxime en una Nación en la cual la democracia se fortalece permanentemente, se renueva, qué bueno ver tantos jóvenes, mujeres, hombres promisorios de este país en esta Comisión Primera, que es fundamental para la democracia.

Yo Presidente, fundo grandes esperanzas en esto, por aquí va a pasar la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, que es una esperanza antigua de los departamentos y los municipios que por lo demás fue exaltada y subrayada por el Presidente Santos, como uno de los compromisos del fortalecimiento de las entidades territoriales; al mismo tiempo por aquí va a pasar igualmente, muy seguramente como se ha anunciado el gran debate nacional sobre las regalías, cómo se van a distribuir los ahorros de la Nación en los próximos años en un país con ese horizonte minero que tenemos, esa responsabilidad fundamental.

Por aquí yo quisiera que se lograse una gran unidad, ya que existe una gran alianza de unidad entre las diferentes fuerzas políticas de la Nación, para que pudiésemos revivir la reforma legislativa que hicimos en el pasado con la creación de la región capital especial; ese proyecto que pasó por esta Comisión Primera que la pasamos por la Comisión Primera, y que yo me honraba igualmente en pertenecer a ella, en ese proyecto que creó la región capital fue firmada o tuvo la oportunidad de ser autor del proyecto y fue suscrito en su oportunidad por el Samuel Moreno, hoy Alcalde y colega de la región capital, por Antonio Navarro, por Rafael Pardo, por el Héctor Helí Rojas, varios Congresistas muy importantes de esta Nación, de este centro del país.

Y yo empiezo por aquí, porque señor Presidente con lo que uno sueña es con que haya una unidad de las distintas Bancadas de la región capital para sacar adelante estos proyectos, los que más convengan, los más serios, los más cuidadosos, mientras nosotros discutimos aquí, ya Antioquía está haciendo más kilómetros de tren, más de metro, más de buses; nosotros sí aspiramos señor Presidente, que las expresiones de Bogotá, de Cundinamarca, de Boyacá, del Tolima etc., junto con la solidaridad de las otras regiones de esta Nación nos unamos para sacar adelante unos proyectos de desarrollo, esto no da espera.

Qué gran oportunidad la nuestra por primera vez en muchos años, lograr que Cundinamarca participe en las vigencias futuras de la Nación, nosotros estamos realmente complacidos de esa solidaridad del Gobierno Nacional al habernos autorizado vigencias futuras desde el 2016 más allá del 2030, para poder hacer proyectos de amplio calado, desarrollos importantes, pasar de la mula al tren, pasar de la mula al avión con el Aeropuerto El Dorado que sea un Hot de las Américas, pasar de la mula al transporte fluvial con ese puerto multimodal de Puerto Salgar y La Dorada doctora Adriana que tenemos que impulsar junto con el departamento hermano de Caldas y de Boyacá para lograr la navegabilidad entre Puerto Salgar y Puerto Berrío y poder sacar el transporte de carga de Bogotá y de nuestros departamentos, más de un millón de contenedores, toneladas de carbón, miles de barriles de petróleo que tenemos que sacar con una visión moderna, con competitividad, qué bueno señor Ministro, ese gran hermano departamento de Caldas y un gran Ministro con un gran recorrido, ex Gobernador, y ex Alcalde, el Ministro entiende que estos problemas del desarrollo y la infraestructura hay que mirarlos en grande, en largo plazo. Por eso para nosotros es fundamental y le vamos a pedir al Ministro y qué bueno la convocatoria y la citación, doctor Rozo, porque sirve para impulsar los proyectos del departamento.

Dentro del Plan de Desarrollo y de las prioridades nacionales, el Puerto de navegabilidad La Dorada-Puerto Salgar, y la navegabilidad del magdalena nos sirva para sacar los ciento veinte mil barriles de petróleo de Pacific-Rubiales, a partir de ese momento desarrollamos el Magdalena, desarrollamos

a Caldas y desarrollamos a Cundinamarca y qué bueno igualmente colegas del Tolima, que el Ministro nos ayude en el Aeropuerto alterno de Flandes, estamos trabajando Tolima, Cundinamarca, en el nuevo Aeropuerto de Flandes, fundamental para la competitividad de la región central del país, un aeropuerto que además está a doscientos sesenta metros, que no tiene los problemas de carga de los dos mil cuatrocientos, y allí unidos Bogotá, Cundinamarca, Tolima, Huila, Caldas, para tener un gran aeropuerto con el apoyo del Ministro que conoce perfectamente estos temas y un jefe de Planeación que ha dirigido la competitividad de la región.

Esto para que nuestras regiones sean competitivas, necesitamos desarrollar mecanismos modernos de transporte y también le vamos a pedir al Ministro y al jefe de Planeación, que acompañe a Tolima, a Cundinamarca, al Huila a hacer esa vía de Girardot-Cambao-Puerto Bogotá al margen derecho del Río Magdalena, sin puentes, quienes vienen de Ecuador pasan derecho sin tener que subir y bajar por la Cordillera Andina y llegar al Caribe; esas son las obras de competitividad que sacan adelante este departamento que lo pasan de la mula al avión, de la mula al tren, de la mula al transporte naviero y de propulsión por el Río Magdalena y que exigen una unidad de todas nuestras Bancadas para atraer la inversión nacional en este tema, Unidad Nacional, tuve la fortuna de ser elegido bajo la consigna por Cundinamarca logramos unirnos con todos los Partidos, en su mayoría, casi la totalidad, hoy día a nivel nacional se da esa misma circunstancia feliz, qué bueno aplicarla para las obras de competitividad.

Y aquí habrá señor Ministro y señor Director de Planeación, otro hombre muy ilustre, mucha estirpe sus padres en lo jurídico y lo suyo en los temas de competitividad y la economía, pero qué bueno reabrir el debate con ustedes sobre el tema de cómo conseguir más recursos para la infraestructura, nosotros planteamos hace unos meses que unos puntos de las acciones de Ecopetrol fuesen vendidas a los Fondos de Pensiones del país para poderle inyectar seis o siete billones más a las carreteras que necesita la Nación, para poder hacer doctor Jorge por ejemplo, Zipaquirá, Chiquinquirá, Chiquinquirá-Santander la vía a los Comuneros, fundamental encontrar esa vía para lograr integrar ese gran Santander y ese gran Norte de Santander muy querido Representante de Norte de Santander; que permita que nosotros saquemos nuestras exportaciones por ese sector.

Doctor Jaime Buenahora, 30% de nuestras exportaciones van a Venezuela, cómo celebramos esa reanudación de las relaciones entre Colombia y la hermana República de Venezuela, Estados Unidos y Ecuador, el mercado de Bogotá y de Cundinamarca depende en buena medida de esa integración económica y vial; pues bien, esa vía de los Comuneros, cómo la financiamos porque no quedó en el paquete pasado del Gobierno con la gran ayuda del Presidente Uribe, con la gran ayuda del ex Ministro, tenemos que encontrar nuevos recursos y una de las posibilidades de esos recursos Ministro, es vender unos puntos más de Ecopetrol, se hizo un gran debate que eso era privatización, los Gobernadores propusimos, no señor, véndaselo a los Fondos de Pensiones Públicos al Fonpet, hay más de veintidós a veinticinco billones de pesos en el Fonpet, sería cambiar unos activos del Estado de una especulación financiera al sector productivo y ahí habría una plata muy importante; yo creo que ese debate ustedes tienen que reabrirlo, lo tenemos que volver a plantear, si nos hubieran hecho caso hace unos meses esa inversión ya se habría doblado con el alza de las acciones de Ecopetrol y tendríamos unos dineros muy importantes para financiar las vías del país, los Congresistas, todos ustedes, todos los que somos líderes regionales sabemos que necesitamos una inyección adicional de dinero para el tema de vías inaplazable.

De manera que señor Director de Planeación y señor Ministro, retomen la idea para que la podamos discutir en forma serena y la otra propuesta que hemos hecho, creemos una Bolsa de Transporte Masivo en la región Capital; también se necesita más dinero, es que el punto no está en discutir esto vale tanto, no, cómo logramos construir unas fuentes de financiación para el transporte masivo, es que Bogotá no solamente va a necesitar una línea del metro, va a necesitar dos, tres; primera línea del metro en París 1903, 1910 doctor; Argentina, Buenos Aires primera década del siglo XX hace un siglo, nos sacaron un siglo en desarrollo, en visión, en proyección y nosotros un siglo después estamos discutiendo si se necesita o no una línea de transporte masivo, un metro para la ciudad de Bogotá cuando vamos a tener dos millones de habitantes más en esta región.

Y entonces la reflexión que hacemos es, aquí necesitamos Transmilenio magnifica opción, metro absolutamente fundamental de transporte masivo, tren de cercanías; miren ustedes cualquier ciudad moderna para saber si no la tiene y preguntarnos por qué no lo hemos hecho y entonces la primera pregunta es que el tren para qué, porque esta región va a tener dos millones de habitantes más a la vuelta de la esquina, y si nosotros no le damos transporte masivo, movilidad a la región se vuelve ineficiente, pierde competitividad señor Director de Planeación, ciudades que pierden la competitividad alejan, ahuyentan la inversión; nosotros necesitamos medios modernos, la Sabana del río Bogotá, Funza, Madrid, Mosquera, Faca, al cabo de pocos años va a tener quinientos mil habitantes ese solo corredor y el corredor Chía, Cajicá, Tocancipá, Zipaquirá, otros quinientos mil habitantes a la esquina; será que no se requerirá una línea férrea que conecte esos polos de desarrollo con la ciudad? Claro que sí, y por eso el documento Conpes es muy serio y lo celebramos mucho porque así lo reconoce.

Pero el tren no es por el tren señores Representantes, lo más importante del tren es que sirve como un instrumento de planeación urbana, nosotros tenemos dos posibilidades, que esos dos billones de habitantes se desparramen como una gota de aceite y devoren la Sabana de Bogotá, o que tengamos un esquema de transporte masivo que lleve a treinta o cuarenta kilómetros de distancia población a ciudades densas, modernas, dignas, París, Bosque de Boloña logró un perímetro verde alrededor de la ciudad pero porque tiene transporte masivo a polos relativamente distantes, New York, en Holanda, en

cualquiera de las ciudades modernas de Europa, qué bello poder tener una ciudad compacta, densa como nuestra gran ciudad capital con un perímetro verde, ambiental pero eso solo se logra con instrumentos de transporte masivo que garanticen una nueva ciudad con metro al interior, con Transmilenio, con tren de cercanías.

Las ventajas del tren son evidentes, ambienta, sin ruido, nosotros en Cundinamarca no tenemos petróleo, tenemos energía, agua; nuestro tren va a ser eléctrico, ambientalmente sin ruido, con todas las ventajas de los nuevos esquemas de transporte, no hay un solo esquema de transporte del mundo que no tenga el imperativo ambiental ese es el gran paso, ese es el gran salto.

Esto tiene muchos estudios, hace diez años venimos trabajando en este tema, firmamos un convenio con el Alcalde Peñaloza, el doctor Rozo nos honraba en ese momento en ese equipo de trabajo, hace diez años nos pusimos una cita con el doctor Peñaloza, con el Ministro de Transporte en ese entonces el doctor Cárdenas, y el Director del INCO y firmamos un primer convenio hace diez años en la Estación de la Sabana para unir esfuerzos Bogotá y Cundinamarca por el tren; se estudió, un estudio muy serio, recientemente se ha hecho otro estudio por Konkola a instancias del Ministerio del Transporte, y todo arroja la conveniencia de hacer el proyecto; pero claro como aquí lo señala y lo ha señalado el señor Ministro de Hacienda, el Director de Planeación, todo proyecto hay que decantarlo, estudiarlo, la Nación para poder aprobar un proyecto requiere unos estudios de detalle que en el caso del tren son más simples y ¿por qué son más simples? Porque ya existe el corredor férreo, ya tenemos el correo férreo hasta Zipaquirá, hasta Faca, hace doctor cien años; en 1909 llegó el primer tren a Facatativá, cumplimos cien años de haber tenido tren en Facatativá, pero es que las sociedades también a veces se deterioran, lo perdimos, cien años, nuestros abuelos sí que sabían lo importante de tener el tren, tren que incluso iba al Salto de Tequendama; lo abandonamos cuando todos los países del mundo siguen en la línea férrea, en China, son miles de kilómetros mientras nosotros estamos discutiendo este tema.

Entonces señor Presidente, este es un proyecto absolutamente fundamental para la región, para la planeación de la región, para la movilidad de la región, no se descuidan por ningún motivo otros sectores, nosotros tenemos que seguir trabajando en las vías, muchas dificultades en las vías porque el país necesita mucho más dinero en las vías; nuestra propuesta, nuestra solución son más concesiones, porque qué difícil va a ser conseguir más dinero del sector público, nosotros vamos a trabajar muy duro con el Ministro en la periférica del oriente y en la vía de Girardot-Cambao-Puerto Bogotá, pero las regiones, departamentos tienen que encontrar mecanismos internos de financiación de estos temas.

La bolsa repito de transporte masivo para la región capital, doctor Rivera, nosotros que hemos defendido tanto los principios de la descentralización, por qué Bogotá y Cundinamarca tienen que tener una frontera fiscal que no pueda modificar, por qué no nos podemos poner de acuerdo Bogotá y Cundinamarca con una sobretasa que aprobemos como región, nuevos recursos para una Bolsa de Transporte masivo, por qué no corremos la frontera fiscal, ustedes a través de esta Comisión con la nueva Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, qué gran oportunidad, no nos pongamos a preguntarnos si es que esto vale tanto, es que debemos conseguir dos o tres veces más los dineros para hacer todas las obras que necesita el país y la región capital.

Dejamos esa propuesta señor Presidente, le quiero agradecer enormemente doctor Rozo, igualmente al doctor Prada, esta citación porque es una oportunidad magnífica para sentarnos con las autoridades del Gobierno Nacional y encontrar salida y apoyo, no hay duda que estos temas necesitan mucho más información esa es una de las tareas que debemos asumir nosotros; entregarle a la gente muchísima más información sobre estos temas, las universidades y yo terminaría con esto, voy a pedir que proyecten un video del tipo de tren que estamos planteando y Planeación nos han dicho que revisemos nuestro proyecto porque empezamos nuestro proyecto con un tren pesado, porque nuestro tren algún día a de llegar a la Estación de la Sabana y de la estación de la Sabana seguir hasta Usaquén y de Usaquén a Zipaquirá, está el corredor férreo, está ahí que detrimento histórico, patrimonial, está ahí el Corredor, no lo hemos utilizado, no lo hemos usado; lo más importante en un esquema de transporte masivo es el Corredor, el metro va a tener que hacer grandes esfuerzos, hacer un subterráneo, o en superficie, nosotros lo tenemos ahí y no lo hemos utilizado.

Entonces nos ha dicho Planeación Nacional y la Academia muy seria, revisen para adecuar la solución técnica con la demanda, tienen toda la razón, está el doctor Pedro Luís un hombre brillante de Planeación Nacional que nos ha insistido muchas veces en ese tema, adecúen la demanda a la opción técnica porque claro, la demanda en la zona suburbana siempre es menor que la urbana, la demanda en Francia y en París pues obviamente es menor que entre el Arco del Triunfo y la Bastilla; pero existen hoy día modernos instrumentos de transporte maravillosamente avanzados y es lo que hemos identificado como el Tren Tranvía al interior de las ciudades, tren entre ciudades, en este momento está en la feria de Shanghái una feria maravillosa, está en Parma, etc., y es un tren tranvía que entra por las calles de los municipios sin ser invasivo, esa misma calle después la utilizan los vehículos, las personas, los buses y luego sale en corredores dentro las ciudades y maravillosamente toma velocidades de ochenta kilómetros.

Ese es el mecanismo y la opción tónica que sería maravillosa, yo sueño con que ese tranvía esté en Funza o esté en Mosquera o en Facatativá y luego coja ochenta kilómetros desde Facatativá hasta ciudad de Cali encontrándose con la estación de Transmilenio a la altura del aeropuerto; esa es la nueva región que soñamos y que tenemos derecho y que tenemos que hacer y que la vamos a hacer. De manera tal que tenemos la posibilidad maravillosa de hacerlo por primera vez, logramos un Conpes y una participación en audiencias futuras, Cundinamarca

al lado de nuestra ciudad capital en el otro proyecto; miren ustedes esa maravilla de Bogotá, yo creo que hay que alabarlo, a toda su Bancada, durante varios años Bogotá ha tenido unas vigencias futuras de la Nación, han hecho cerca de cien kilómetros de Transmilenio con el 70% de aporte de la Nación y 30% de la ciudad de Bogotá, o sea que ha canalizado Bogotá una suma maravillosa en el tema de transporte masivo.

Finalmente nos tocó la oportunidad en Cundinamarca de manera generosa, por el Gobierno Nacional y por una alianza fraternal con la ciudad de Bogotá y compartir esa proyección para el transporte masivo y por primera vez vamos a tener la posibilidad durante muchos años de tener un porcentaje del año 2016 al 2032, para tener transporte masivo; miren ustedes esa maravilla de opciones a las cuales tenemos derechos, tren tranvía en la primer Orden del Día en Francia, en Italia, ya en algunas ciudades de Estados Unidos pueden entrar fácilmente a los municipios porque no es invasivo, comparten las vías, están a la altura de los andenes, no necesitan grandes estaciones porque está a la altura de un andén.

De manera que las inversiones se reducen sustancialmente para acomodarlas a la demanda, son eléctricos y hay una nueva tecnología doctor Guillermo, en que no se necesita siempre catenarias de las tradicionales, una toma de electricidad pasa por los postes como está hoy en la feria de Shanghái recoge energía, pasa por las calles adoquinadas, bellísimas, pequeñas de ciudades alemanas o europeas, después por allá pasan los peatones luego; de manera que no requiere otros Corredores y no invade los que existen y tienen muchas de las opciones técnicas, baterías que recargan para una autonomía de movimiento de quinientos metros, aquí ya está entre ciudades ahí cobra ochenta kilómetros máximo, no necesitamos más, estaríamos llegando a Faca, veinte, veinticinco a Zipaquirá, no necesitaríamos veinte, veinticinco minutos para llevar ese millón de personas que van a las Salinas de Zipaquirá al año, cuántos más no irían, porque desencadena mayores proyectos de turismo, de recreación, de posibilidades, vean ustedes ahí el tren tranvía con lugares históricos bellamente concebido ingresando por las ciudades, dos, tres vagones puertas que se abren a lado y lado para recoger los pasajeros, eléctrico, sin ruido, sin contaminación y es absolutamente posible.

Por eso celebramos que, escuchando a los señores Ministros y al señor Director de Planeación, miren la capacidad de curvas que puede dar lo cual le da una gran flexibilidad, celebramos mucho que el Gobierno Nacional haya dicho esta es una política de Estado, esta no es una política de Gobierno, de Estado, aquello que honró solemnemente el Presidente Uribe, lo ratificamos y lo honramos, esta es una prioridad del Gobierno, va a ver continuidad en el tema; un documento Conpes es un documento muy serio de la estrategia de la política de una Nación y lo han ratificado y lo han señalado así tanto para Bogotá, como para Cundinamarca, el señor Director de Planeación, el señor Ministro del Transporte, el señor Ministro de Hacienda, lo que nos corresponde ahora a nosotros es hacer con todo cuidado los estudios para encontrar la mejor opción técnica, los estudios de demanda como corresponde, los estudios de detalles.

Y finalmente diría yo señores Congresistas, unámonos, participemos todos en esta gran oportunidad para la región, claro que habrá que corregirla, revisarla, hacerla mejor, perfeccionarla; pero es una gran oportunidad para que mientas otras regiones del país con toda justicia y con todo derecho han logrado unos desarrollos maravillosos nosotros también lo tengamos; pero esta región necesita transporte masivo, porque masivos nos volvimos, porque tendremos dos millones de habitantes más hacia el futuro, esta es una gran oportunidad con mucha generosidad, con mucha inteligencia de parte de todos ustedes.

Yo sí le pediría a todas las fuerzas políticas de la región capital y de los sectores de todos nuestros vecinos, ayúdenos, saquemos esto adelante, pongámosle un sello en el Plan de Desarrollo, desde luego para hacerlo bien sin descuidar otros sectores; pero es una gran oportunidad para tener por fin algo que es indispensable, lo que no hagamos hoy cuando esta región tenga dos millones de habitantes más ya no se podrá hacer, si esa decisión se hace hoy en los próximos años se habrá desparramado la mancha de aceite sobre la Sabana de Bogotá y la habremos perdido, ese día nos estaremos viendo como ciudad de México en una situación irreparable.

Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias señores citantes por darnos esta maravillosa oportunidad y que sean muchas más, varias para poder ahondar en el tema.

Presidente:

Le habíamos pedido al señor Presidente de la Cámara, que nos diera unos minutos más, pero nos acaba de reabrir el registro, de todas formas nos toca levantar la sesión, agradeciéndole a los Ministros de Transporte, de Hacienda, al señor Director de Planeación y haremos lo que nos sugirió el señor citante Prada, conformaremos una Comisión de Seguimiento.

Se levanta la sesión y se convoca para el próximo martes 17 a las 10:00 de la mañana y nos disculpan los que había solicitado el uso de la palabra y quedan inscritos para otra oportunidad. Muchísimas gracias.

Secretario:

Siendo las 3:23 de la tarde se levanta la sesión y se ha convocado para el próximo martes a las 10.00 de la mañana.

El Presidente,

Bérner Zambrano Erazo.

El Vicepresidente

Óscar Fernando Bravo Realpe.

El Secretario,

Emiliano Rivera Bravo.

La Subsecretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2010