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 XXII - Nº 149 Bogotá, D. C., lunes, 1º de abril de 2013 EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 071 DE 2012

(octubre 16)

Periodo Legislativo 2012 – 2013

Sesión Ordinaria

Siendo las once y cuarenta y cinco minutos de la mañana (11:45 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Silvio Vásquez Villanueva abre la sesión:

Buenos días a los honorables Representantes de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara, a los señores Secretario y subsecretario de la Comisión, a los funcionarios, a los asistentes y abrimos la presente sesión convocada para hoy martes.

Sírvase señor Secretario llamar a lista para verificar el quórum.

El Secretario (doctor Fernel Enrique Díaz Quintero, Secretario de la Comisión Sexta):

Verificado el llamado a lista contestaron los siguientes honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Arias Castillo Wilson Néber

Barrera Gutiérrez Luis Guillermo

Londoño Jaramillo Juana Carolina

Naranjo Escobar Diego Alberto

Ortega Samboni Jairo

Patiño Amariles Diego

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Roldán Avendaño John Jairo

Vásquez Villanueva Silvio

En el transcurso se hicieron presentes los honorables Representantes:

Amaya Rodríguez Carlos Andrés

Caicedo Sastoque José Edilberto

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Gómez Velásquez Wilson Hernando

Pinto Hernández Miguel Ángel

Quintero Trujillo Jairo

Tavera Amado Didier Alberto

Yepes Martínez Jaime Armando

Tenemos quórum decisorio señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase leer el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatrienio Constitucional 2010 - 2014

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2012 al 20 de junio de 2013

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 16 de octubre de 2012

Hora: 11:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Ponencias para primer debate a los siguientes proyectos de ley

1. **Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado,** *por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.* (Código Nacional de Tránsito).

Autora: Honorable Senadora *Olga Suárez Mira*.

Ponente: Honorable Representante *John Jairo Roldán Avendaño*.

Publicación:

Proyecto de ley 595-11

P.P.D. Senado 702-11

PSD Senado 93-12

P.P.D. - Cámara ***Gaceta del Congreso*** número 318-12.

2. **Proyecto de ley número 110 de 2012 Cámara,** *por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio público de transporte en tricimóvil.*

Autor: honorable Representante *Miguel Gómez Martínez.*

Ponente: honorable Representante *Jairo Quintero Trujillo.*

Publicación:

Proyecto de ley ***Gaceta del Congreso*** número 569-12

P.P.D. Cámara ***Gaceta del Congreso*** número 658-12.

Nota: Las ponencias de estos proyectos se encuentran siguiendo este Link:

http://201.245.176.228/camara/site/artic/20120504/asocfile/informe_legislativo_2012_2013

III

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01, del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas ponencias para primer debate, en la próxima sesión

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

Leído el Orden del Día señor Presidente.

El Presidente:

En consideración el Orden del Día leído por la Secretaría, se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Lo aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

Señor Presidente, la siguiente es la ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, pero hay dos impedimentos, al tratar de aprobar se disuelve el quórum.

El Presidente:

Bueno, tenemos dos inconvenientes, uno es que al aprobar los impedimentos tienen que retirarse los honorables Representantes que firman el impedimento, entonces, se disuelve el quórum. Y el segundo es que el ponente del segundo proyecto no está, porque está con aeropuerto cerrado en Manizales.

Entonces, teniendo en cuenta esto, yo le pido señor Secretario anuncie proyectos para mañana, retomamos la discusión y citamos para mañana a las nueve de la mañana.

El Secretario:

Señor Presidente, antes de anunciar proyecto, yo no sé si le damos lectura a la invitación que hiciera el Congreso de Diputados de Brasil.

El Presidente:

No, mañana que estén todos.

El Secretario:

Bueno señor Presidente, anunciamos los siguientes proyectos de ley para incluirlos en el Orden del Día de mañana, pero el doctor Jairo Ortega está pidiendo la palabra.

El Presidente:

Doctor Jairo Ortega tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Jairo Ortega Samboni:

Gracias señor Presidente. Bueno, yo sugeriría que miráramos esa programación de los debates públicos, yo creo que nosotros no debemos dejar de pasar en alto todo lo que viene programado, pero que desafortunadamente se han ido aplazando; el debate del Sena, el debate de las concesiones, el debate de las TIC, ese de la subasta del 4G, ese es un tema delicado que muchos gremios se han pronunciado, el debate de la Aerocivil, por lo menos el viernes pasado hubo un caos en esos aeropuertos y todos los vivimos nosotros mismos, porque nosotros somos voceros, la Aerocivil tiene que pronunciarse en ese tema, esas son a diario las

quejas de los usuarios, pero llegue uno tardecito y ahí mismo le clavan la multa, inmediatamente, ciento y pico, si no lo paga pues no viaja.

Entonces, es un tema Presidente, que tenemos que mirarlo con lupa otra vez y que estén fijos, que vengan los funcionarios y que nosotros también hagamos presencia. Gracias Presidente.

El Presidente:

Claro que sí doctor Jairo Ortega; le comento, para mañana está el debate con transporte de la ciudad de Cali, con presencia y la invitación de la señora Ministra, del señor Viceministro de Transporte, la Directora de Transporte, del Jefe de Planeación del Ministerio, como también está invitado el señor Alcalde de Cali, el señor representante de Asotranscarpa y la señora concejal de Santiago de Cali, Patricia Molina, para mañana.

Para el miércoles, dentro de ocho días, 24 de octubre está citado el debate de las concesiones, hemos pedido la transmisión por televisión para todo el territorio nacional, en directo, y mañana anunciamos qué debate se va a hacer dentro de quince días, miramos a ver. Obviamente tenemos lo del Sena, tenemos lo de la Aerocivil, tenemos lo del 4G, tenemos lo del viceministro de Turismo, en fin, tenemos represados algunos debates. Yo les quiero dejar constancia que la presidencia está dispuesta a citar martes, miércoles, jueves, los días que ustedes quieran aprobar los debates aquí estamos pendientes. De manera que por la Mesa Directiva no hay ningún problema honorable Representantes, tiene la palabra Representante Jairo Ortega.

Honorable Representante Jairo Ortega Samboni:

Gracias Presidente. En el tema de las concesiones sería importante Luis Guillermo Barrera, que hemos sido enfáticos en eso y John Jairo Roldán, no decir que en el tema de las concesiones hubo irregularidades y corrupción, eso ya lo sabemos, queremos son resultados. Concretamente hago un llamado a la Contraloría General de la República, al Contralor delegado para la Infraestructura. ¿Qué investigaciones hay? La semana pasada hubo un informe, lo leí de la Contraloría y han encontrado hallazgos donde presuntamente ha habido detrimento patrimonial y cinco, diez, doce, quince en muchas concesiones y en la del Valle una, y cuando yo me leo el Auto de apertura de investigación nada tiene que ver con las irregularidades, de los sobrecostos y de las violaciones al contrato a la Ley de Contratación de haberse prorrogado más del tiempo y más del 50% el valor del contrato de concesión.

Entonces, uno no explica estos resultados. Yo creo Presidente que allí usted en esta nueva citación a la Contraloría General de la República y a la ANI es con resultados. ¿Qué se ha hecho sobre esas inquietudes que hemos tenido nosotros? Ya dos años, ya le vamos a celebrar, le vamos a traer hasta dos velitas para celebrarle los dos años a ese tema de las concesiones. Gracias Presidente.

El Presidente:

Doctor Jairo Ortega lo siguiente, para el miércoles de la próxima semana está citada la señora Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico y al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade.

Entonces, es bueno doctor Luis Guillermo Barrera que anexe la citación al señor Superintendente de Puertos y Transporte, Juan Miguel Durán. Doctor Jairo Ortega, la Presidencia se limita a los cuestionarios que han presentado los señores citantes, usted lo puede adicionar aún, el tema de las concesiones viales del Valle del Cauca.

Tiene la palabra doctor Luis Guillermo Barrera.

Honorable Representante Luis Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias Presidente. Digamos que yo soy el proponente de esta citación y obviamente se han unido los compañeros y como lo expresa el doctor Jairo Ortega, es muy importante el debate con presencia de la Contralora. Recuerden que a la propia Contralora en esta misma Comisión y en la Comisión Legal de Cuentas se le ha insistido mucho en las auditorías integrales que ha practicado el organismo de control a las concesiones viales en Colombia. De esas auditorías, doctor Jairo Ortega Samboni, se le han hecho trece auditorías a las concesiones viales en Colombia, pero pasaría a un segundo plano si nosotros no escuchamos de viva voz a la propia Contralora cuáles son los alcances que han tenido estas auditorías hechas a las concesiones viales en el país. Por eso, es muy importante la presencia de la señora Contralora en el debate, señor Presidente, igualmente la presencia del Contralor Delegado para Infraestructura en razón a que ellos seguramente harán la sustentación y así se lo pregunto yo en el cuestionario, sobre los principales hallazgos que ha encontrado el organismo de control en las concesiones viales en Colombia.

Pero también es muy importante la presencia del señor Superintendente de Puertos y Transportes. Presidente, no sé si por olvido, pero es muy importante que en la proposición que hemos presentado igualmente se cite al señor Superintendente, porque es que él también tiene una inmensa responsabilidad sobre toda la inspección, vigilancia y control de las concesiones viales en Colombia y queremos también escucharlo a él.

Hemos cometido de pronto un error de nuestra parte, casi siempre que hemos citado al señor Superintendente pues no le hemos permitido que hable, entonces yo creo que es muy importante que en esta próxima sesión, seguramente será prolongada, pero es muy importante, Presidente, escuchar al Superintendente a ver ¿Cuál ha sido el actuar de la Superintendencia frente a las concesiones viales en el país? Hay una serie de hallazgos

de tipo administrativo, fiscal, incluso algunos con alcance penal que ha encontrado la Contraloría y sería muy importante saber también ¿Cuál es el actuar de la propia Superintendencia?

Por eso me parece Presidente, prudente y conveniente, si no está en el cuestionario, pues la citación al señor Superintendente, yo creo que sí Presidente porque en el cuestionario que yo allegué va incluso algunos interrogantes para el propio Superintendente. Entonces, yo estoy absolutamente seguro porque yo le allegué a ustedes un cuestionario al señor Superintendente, entonces, es allegarle el cuestionario oportunamente a él, para que nos acompañe en el debate Presidente. Y lo que vamos a hacer es un cuestionamiento de todas las concesiones viales en el país y hay una parte ahí que tiene que ver con BTS por la importancia y porque fue un compromiso que usted conmigo y con el doctor Diego Naranjo adquirimos en la ciudad de Sogamoso en desarrollo de una sesión de la Comisión Sexta. Muy amable Presidente.

El Presidente:

Bueno, no hay problema, la Secretaría reconfirma que ya se ofició a la señora Contralora y al señor Contralor Delegado para la Infraestructura y también al señor Superintendente y al doctor Luis Fernando Andrade. O sea que eso parece que está listo, lo mismo que el de mañana.

Es bueno que los miércoles, decirle a la bancada, porque ese tema va a ser bastante largo, es bueno estar aquí a las nueve de la mañana para arrancar porque tenemos unos proyectos de todas maneras.

El Secretario:

Señor Presidente vamos a anunciar los proyectos para la próxima sesión y después las proposiciones:

Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de ley número 110 de 2012 Cámara, *por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio público de transporte en tricimóvil.*

Proyecto de ley número 115 de 2012, *por el cual se adiciona un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002 Código de Tránsito Terrestre.*

Señor Presidente, me voy a permitir dar lectura, ya estamos en el punto cuarto, de una proposición donde se va a enviar en nota de estilo a la rectoría de la Universidad Surcolombiana, teniendo en cuenta que hubo un concurso de estudiantes de medicina y un glorioso estudiante Juan David Márquez obtuvieron el primer puesto de medicina donde participaron más de 96 estudiantes de pregrado en universidades. Por la Universidad Surcolombiana de Neiva participaron los estudiantes Juan David Márquez, Carlos Arturo Cano, Sebastián Quintero, Vanesa Ávila, Diego Molina y Cristian Ramos.

Entonces, así como la Comisión se vinculó en la moción de duelo, hoy se va a exaltar a esa universidad para en nota de estilo hacerle entrega de esta proposición. La firma Silvio Vásquez Villanueva, Representante a la Cámara, departamento del Huila.

Señor Presidente, someta a consideración la proposición leída e invite a los amigos, a la Comisión cuando se va a hacer entrega.

El Presidente:

En consideración la proposición acabada de leer por Secretaría, se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿La aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobada señor Presidente.

El Presidente:

Oportunamente informaremos la entrega. Continuamos con el Orden del Día.

El Secretario:

Agotado el Orden del Día señor Presidente.

El Presidente:

Agotado el Orden del Día se levanta la sesión siendo las doce y tres minutos del día (12:03 p. m.), se cita para mañana miércoles 17 de octubre a las nueve de la mañana para el debate de control político citado por el doctor Wilson Néber Arias, pero antes del debate vamos a discutir los proyectos anunciados. Un abrazo para todos.

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

* * *

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 072 DE 2012

(octubre 24)

Periodo Legislativo 2012 – 2013

Sesión Ordinaria

Siendo las nueve y cincuenta minutos de la mañana (09:50 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Silvio Vásquez Villanueva abre la sesión:

Un saludo especial a todos los colombianos que nos ven a través de la televisión pública en este

debate de control político, a la señora Ministra de Transporte e Infraestructura, la doctora Cecilia Álvarez Correa; al señor Director Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade de Moreno; al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto. Teniendo como invitada a la señora Contralora General, doctora Sandra Morelli Rico.

Este debate es sobre las concesiones viales en general, los citantes son los doctores Luis Guillermo Barrera Gutiérrez, John Jairo Roldán Avendaño, Atilano Alonso Giraldo Arboleda y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

Saludamos a todos los honorables Representantes de la Comisión Sexta, al señor Vicepresidente John Jairo Roldán, a los señores Secretario y Subsecretario, a todos los funcionarios de la Comisión, a todos los asesores y demás funcionarios del transporte y la infraestructura nacional, a todos los asistentes y de manera especial a todos los colombianos que nos están viendo a través de la señal de la televisión nacional.

Abrimos la presente sesión, señor Secretario, sírvase señor Secretario llamar a lista para verificar el quórum.

Verificado el quórum, contestaron los siguientes honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Arias Castillo Wilson Néber

Barrera Gutiérrez Luis Guillermo

Caicedo Sastoque José Edilberto

Gómez Velásquez Wilson Hernando

Quintero Trujillo Jairo

Roldán Avendaño John Jairo

Tavera Amado Didier Alberto

Velásquez Villanueva Silvio

Yepes Martínez Jaime Armando.

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

Amaya Rodríguez Carlos Andrés

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Naranjo Escobar Diego Alberto

Ortega Samboni Jairo

Patiño Amariles Diego

Quintero Trujillo Jairo

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio.

Con excusa dejó de asistir la honorable Representante:

Londoño Jaramillo Juana Carolina.

El Secretario (doctor Fernel Enrique Díaz Quintero, Secretario de la Comisión Sexta):

Tenemos quórum decisorio señor Presidente.

El Presidente:

Con quórum decisorio queremos presentar un saludo muy especial de bienvenida, de agradecimiento por su presencia a la señora Ministra de Transporte de Colombia, doctora Cecilia Álvarez Correa; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade; al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Duran Prieto. También presentamos un saludo especial a la doctora Lina María Barrera, Representante a la Cámara por Santander, mi copartidaria del glorioso Partido Conservador; al doctor Mario Suárez del Partido Liberal de la Comisión Cuarta, también de Santander, la doctora Lina María Barrera es de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes.

Sírvase señor Secretario leer el Orden del Día.

El Secretario:

"RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatrienio Constitucional 2010 - 2014

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2012 al 20 de junio de 2013

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 24 de octubre de 2012

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a ministros y servidores públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de las Constitución Política, en concordancia con el artículo 249 y 233 de la Ley 5ª de 1992, y en desarrollo de

Proposición número 025 y aditivas

(Bogotá, D. C., 15 de agosto de 2012)

"Cítese, a la señora Ministra de Transporte, doctora *Cecilia Álvarez Correa*, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Luis Fernando Andrade Moreno*, al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor *Juan Miguel Durán Prieto*; e invítese a la señora Contralora General de la República, doctora *Sandra Morelli Rico*, para que absuelvan los siguientes cuestionarios:

Presentadas por los honorables Representantes *Luis Guillermo Barrera Gutiérrez, John Jairo Roldán Avendaño, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

Concesiones Viales

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Doctor Luis Fernando Andrade Moreno

1. La Contraloría General de la República como resultado de la auditoría adelantada a junio de 2012 al INCO hoy ANI, conceptúa que se evidenció que la entidad no cuenta con las justificaciones técnicas, financieras y jurídicas que soporten las adiciones y/o modificaciones contractuales en la gran mayoría de las concesiones viales en el país. ¿Cuál es la explicación que argumenta la ANI según este tipo de hallazgo?

2. Según la auditoría realizada por la CGR en el hallazgo 29, ¿cómo explican que en la concesión BTS, el incremento del ingreso esperado de 1.2 billones de pesos, haya subido a 1.8 billones de pesos (precios 2002) y el plazo del contrato que inicialmente era de 20 a 25 años haya cambiado de 30 a 45 años? ¿Explique a qué obedece tal incremento del ingreso esperado, a cuánto asciende el mismo a precios de 2011 y qué estudios soportan la ampliación del margen del ingreso esperado?

3. ¿Cómo explican que según el hallazgo 29, de la auditoría realizada por la CGR vigencia 2010, se estima en el trayecto 3 un valor de 23.584 millones para un trayecto de 14.762 km en doble calzada, mientras que el trayecto 12 es valorado en 135.582 millones para un trayecto de 16 km en doble calzada? ¿A qué obedece tan significativa diferencia en valor costo/km?

4. De acuerdo al hallazgo 30 del informe de auditoría a la Concesión BTS se evidencia que el valor de las obras para la construcción de los trayectos 8, 9 y 10 y la rehabilitación del 17, pactadas en la cláusula segunda del acta de modificación del 27 de enero de 2006, posiblemente estaría por encima de 72.108 millones de pesos en precios de 2005. (Véase "RESUMEN EJERCICIO DE COMPENSACIÓN" ¿Expliquen por qué tal diferencia en este hallazgo?

5. ¿Cómo explican que según el hallazgo 31 de la auditoría realizada por la CGR vigencia 2010, mediante acta de 15 de octubre de 2008, el INCO imparte la autorización al concesionario para la gestión predial en la variante Tocancipá donde se han invertido 10.790 millones de pesos a junio de 2011 en compra de terrenos? Y en sesión de la comisión sexta realizada en la ciudad de Sogamoso, el Presidente de la ANI, manifiesta que esta variante no está incluida en el alcance del contrato de concesión.

6. ¿Cómo explican que según el hallazgo 32 de la auditoría realizada por la CGR vigencia 2010, mediante acta de 15 de enero de 2010, el INCO imparte la autorización al concesionario para la gestión predial en la variante de puente de Boyacá donde se han invertido 1.243 millones de pesos a junio de 2011 en compra de terrenos? Y en sesión de la comisión sexta realizada en la ciudad de Sogamoso, el Presidente de la ANI, manifiesta que esta variante no está incluida en el alcance del contrato de concesión.

7. Según la auditoría realizada por la CGR, en el hallazgo 33. ¿Cómo justifican que después de un año de haber suscrito el contrato inicial, el INCO haya contratado con el concesionario, los estudios y diseños para cambiar el objeto contractual y adicional a este hecho se hagan cambios significativos que desnaturalizan completamente el contrato, cambiando el objeto, el plazo, el ingreso esperado, cambió de tercer carril a doble calzada, evidenciando falta de planeación, falta de estructuración del proyecto, falta de estudios de afectación predial, terminando en un objeto contractual diferente?

8. Según hallazgo 34 de la auditoría realizada por la CGR, el contrato inicial de concesión, en la cláusula 2, con el ingreso esperado de 1.2 billones de pesos se pagarían los estudios y diseños definitivos para la concesión BTS, ¿por qué en el Adicional número 1 de 2003 se contrata la elaboración de estudios y diseños de la segunda calzada para los trayectos de vía del proyecto que no tenían este alcance en el contrato inicial?

9. Según hallazgo 34 de la CGR, en el Adicional número 1 del 7 de agosto de 2003 del Contrato de concesión número 0377/2002 fue suscrito por persona no competente para modificar el contrato. Ya que se suscribió con el representante legal de la época y el concesionario, sin haber efectuado la cesión del mismo. Posteriormente mediante Resolución número 3045 del 22 de agosto de 2003, Invías cede y subroga a favor del INCO el contrato. ¿Cuál ha sido la sanción o el pronunciamiento de los órganos de control frente a este hallazgo?

10. Con fundamento en el hallazgo 35 evidenciado por la CGR en auditoría realizada al INCO, con respecto al Adicional número 2 del 23 de febrero/2010 cuyo objeto es estudios, diseños, gestión social, predial y ambiental y pavimentación en concreto rígido y flexible de los sectores que se encuentran en afirmado en el tramo Guateque-El Secreto. A decir del órgano de control, El pago de este contrato se adelantará con aportes de la Nación-vigencia futura y con la cesión del recaudo del peaje de machetá, luego no hay inversión privada, correspondiendo a un contrato de obra pública ¿A qué obedece esta adición y Cuál es la explicación a este tipo de hallazgo?

11. Según la auditoría realizada por la CGR y siendo evidente que con el ingreso esperado de 1.2 billones de pesos se pagarían los estudios y diseños definitivos para la concesión BTS, por qué en el Adicional número 1 de 2003 se contrata la elaboración de estudios y diseños de la segunda calzada.

12. En el contrato de concesión BTS, en lo concerniente al tema predial, ¿cuántos predios se han adquirido y cuántos predios faltan por adquirir discriminados en sectores y kilómetros? Si las variantes, Tocancipá y Puente de Boyacá no están en el

alcance del contrato, que ocurrirá con los predios ya adquiridos.

13. ¿Cuál es el costo real de la obra pagado hasta hoy, cuál es el costo proyectado al finalizar (en precios constantes)? y ¿cuántas adiciones en tiempo y valor se le han hecho a la concesión BTS? ¿A cuánto asciende la inversión del concesionario a la fecha y a cuánto asciende la inversión estatal a la fecha? Discriminar pago efectuado en peajes y vigencias futuras.

Otras concesiones

14. En varias concesiones viales, los rendimientos financieros generados por los recursos que la entidad ha entregado a la concesión a título de aportes estatales, no han sido reintegrados al tesoro nacional vulnerando lo establecido en el parágrafo 2° del artículo 16 del Decreto 111/96. ¿Cuál es la razón que explica la ANI en este hallazgo?

15. En algunas concesiones, se han presentado desde su inicio déficit de tráfico estructural, lo que ha originado continuas compensaciones por parte del estado al concesionario, con recursos del presupuesto nacional, generando deudas crecientes y un mayor costo por concepto de intereses corrientes y moratorios, convirtiéndose en un presunto detrimento al patrimonio del Estado. ¿Cuál es la razón de este tipo de hallazgo encontrado en la auditoría realizada por la CGR a junio de 2012?

16. Con respecto a las actividades de rehabilitación, mantenimiento y operación de las diferentes concesiones. Explique ¿Cuál ha sido su avance, y el costo a la fecha? Según los hallazgos encontrados por la CGR.

17. Teniendo en cuenta que existe una crisis en el modelo concesional colombiano, y que a la fecha no hemos visto ningún cambio real. ¿Qué propuestas tienen para mejorar y poder tener un modelo concesional que cumpla con unos lineamientos claros de eficiencia, calidad y funcionalidad?

18. ¿En qué consiste el modelo de concesión de cuarta generación y que proyectos se desarrollaran en esta nueva generación concesional vial del país?

Contraloría General de la República

Doctora Sandra Morelli Rico

1. ¿Cuáles fueron los hallazgos más significativos encontrados por la CGR en las auditorías practicadas a las diferentes concesiones viales del país, incluida la BTS?

2. Teniendo en cuenta que en las diferentes concesiones se han realizado modificaciones en las cuales se han efectuado adiciones que han superado el límite establecido por la ley y sin contar con los diseños y estudios previos. ¿Qué acciones ha realizado la CGR frente a este tipo de hallazgo?

3. ¿Qué han hecho los entes de control en relación al desequilibrio financiero encontrado en la auditoría realizada a las concesiones del modo carretero del país a junio de 2012 y que nos demuestra un sinnúmero de inconsistencias y como bien lo dice la CGR "UN DETRIMENTO PATRIMONIAL"?

4. Sírvase allegar relación de denuncias y demás actuaciones de la CGR en desarrollo del proceso auditor adelantado a las concesiones viales del país.

5. En el PGA de la CGR ¿cuándo se realizarán las auditorías a las demás concesiones viales del país?

Superintendente de Puertos y Transportes

Doctor Juan Miguel Durán Prieto

1. La Contraloría General de la República como resultado de la auditoría adelantada a junio de 2012 al INCO hoy ANI, conceptúa que se evidenció que la entidad no cuenta con las justificaciones técnicas, financieras y jurídicas que soporten las adiciones y/o modificaciones contractuales en la gran mayoría de las concesiones viales en el país. ¿Cuál ha sido el actuar de la Superintendencia de Puertos y Transporte frente a este tipo de hallazgos?

2. En cumplimiento de su función de inspección, vigilancia y control, de los contratos de concesión. ¿Cuál ha sido la actuación de esa entidad frente a las denuncias, quejas, reclamos y auditorías realizadas por la CGR en las diferentes concesiones viales del país?

3. ¿Cuál ha sido el proceder en el tema de seguridad vial en las diferentes concesiones en este país?

4. Sírvase allegar, relación de las diferentes sanciones impuestas por la Superintendencia de Puertos Y Transporte a las concesiones por violación a las normas que regulan el modo de transporte carretero.

Presentado por el honorable Representante *Luis Guillermo Barrera Gutiérrez.*

Cuestionario aditivo a la Proposición número 025-12

Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Doctor Luis Fernando Andrade Moreno

1. Sírvase informar a esta Comisión de manera detallada las adiciones en concesiones viales en tiempo y valor.

2. Informe detallado de los proyectos a ejecutar por el sistema de concesiones de cuarta generación.

3. Bajo qué sustento jurídico se han hecho inversiones con recursos del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres en vías concesionadas.

Cuestionario aditivo a la Proposición número 025-12

Contralora General de la República

Doctora Sandra Morelli Rico

1. Hallazgos en las concesiones viales y estado de las investigaciones.

2. Si la Contraloría ha investigado las inversiones hechas por el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, Subcuenta Colombia Humanitaria en vías concesionadas, por qué los imprevistos por la ola invernal no son asumidos por los concesionarios.

3. ¿Cuál es la posición de la Contraloría General de la República con relación a los dineros que se han invertido por parte del Estado y han favorecido a particulares en la calidad de concesionarios?

Presentado por el honorable Representante *John Jairo Roldán Avendaño*.

Aditivo a la Proposición número 025-12

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Doctor Luis Fernando Andrade Moreno

1. ¿En qué estado están los estudios y diseños de la doble calzada Calarcá-La Paila?

2. ¿Para cuándo está proyectado o planeado el inicio de la obra de la Doble Calzada Calarcá -La Paila?

3. ¿En qué estado están los estudios y diseños de la vía férrea Buga-La Tebaida (Puerto Seco)?

4. ¿Para cuándo está proyectado o planeado el inicio de la vía férrea Buga-La Tebaida?

Presentado por el honorable Representante *Atilano Alonso Giraldo Arboleda.*

Aditivo a la Proposición número 025-12

Concesiones Viales

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura

Doctor Luis Fernando Andrade Moreno

1. ¿Cuáles han sido los avances de la inclusión de la vía Ocaña-Agua clara-Puerto Capulco y las variantes de Ocaña y Aguachica a la Concesión de la Ruta del Sol Sector 2?

Aditivo a la Proposición número 025-12

Contralora General de la Nación

Doctora Sandra Morelli Rico

1. Con la Agencia Nacional de Infraestructura, se viene adelantando un análisis de la inclusión dentro de la Ruta del Sol tramo 2; el mejoramiento, rehabilitación y conexión con la ruta del sol de la vía Ocaña – Aguas Claras que posee una longitud de 47 km, soporta el tráfico pesado proveniente de Cúcuta y Venezuela que transita dentro del casco urbano de Ocaña y el tramo Aguas Claras-Gamarra-Puerto Capulco con una longitud de 25 km que conecta la ruta del sol con el Río Magdalena y la línea férrea del Atlántico. ¿Qué concepto tiene la contraloría sobre la inclusión de esta vía dentro de la Ruta del Sol tramo 2?

Presentado por el honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*.

Proposición número 32B

(Bogotá, 15 de agosto de 2012)

"Cítese a la señora ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez Correa; al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Luis Fernando Andrade Moreno; e invítese a la señora Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico. **"Para que informe el proceso y resultados de las investigaciones de las irregularidades denunciadas sobre "Las Concesiones de la Malla Vial del Valle del Cauca".**

Presentada por el honorable Representante *Jairo Ortega Samboni*.

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón".

Leído el Orden del Día señor Presidente, puede someterlo a consideración.

Señor Presidente también me permito antes de someter a consideración el Orden del Día, leer la delegación que hace la señora Contralora General de la República.

"Doctor

FERNEL ENRIQUE DÍAZ QUINTERO

Secretario General Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad.

Asunto: Excusa y delegación.

Apreciado doctor:

Atentamente me permito comunicarle la gratitud expresada por la doctora Sandra Morelli Rico, por la invitación enviada para asistir a la sesión de la Comisión en la que se tratarán las Proposiciones 025, 029 y 032B relacionadas con la Agencia Nacional de Infraestructura y la ruta del Sol, tramo 2 que se llevará a cabo el día miércoles 24 de octubre de 2012.

Debido a que la señora Contralora no podrá acompañarlos a la referida sesión por compromisos institucionales adquiridos con antelación, el

doctor León Balmore Aguinaga, Director de Vigilancia Fiscal, Contraloría Delegada para la Infraestructura Física y Telecomunicaciones, será el funcionario quien asistirá a su representación.

Cordialmente,

Firmado

Héctor Javier Osorio Botello,

Jefe Unidad Apoyo Técnico al Congreso".

Entonces, señor Presidente someta a consideración el Orden del Día leído por Secretaría.

El Presidente:

En consideración de la Comisión el Orden del Día acabado de leer por el señor Secretario, se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Lo aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Continúe con el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

Anuncio de proyectos de ley para la próxima sesión:

Proyecto de ley número 243 de 2012 Cámara, 147 de 2011 Senado.

Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado.

Proyecto de ley número 110 de 2012 Cámara.

Proyecto de ley número 115 de 2012 Cámara.

Han sido anunciados los proyectos de ley señor Presidente.

El Presidente:

Continúe con el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

Señor Presidente, ya queda en manos de la Presidencia el debate de control político sobre las concesiones viales en Colombia y las del Valle del Cauca.

El Presidente:

Bueno, para este debate le comunicamos a toda la Comisión que hay televisión en directo para el país, ya estamos en directo para todo el territorio colombiano. Vamos a darle la palabra a los señores Representantes citantes, después le damos la palabra al señor Director de la ANI, doctor Luis Fernando Andrade, al doctor Juan Miguel Durán, en su orden, y al señor delegado de la Contraloría General de la República. Y viene la intervención de los honorables Representantes.

Yo quiero resaltar la presencia de la señora Ministra Cecilia Álvarez, porque es su primera visita a esta Comisión en el ejercicio de su cargo, queremos agradecerle, señora Ministra, como lo hemos dicho en las reuniones que hemos sostenido, esta es su Comisión, el Ministerio de Transporte y la Infraestructura, es nuestro ministerio y por consiguiente nos alegra muchísimo que esté aquí en este debate de control político. Aunque no hay un cuestionario y unas preguntas directas a usted, señora Ministra, resalta más su presencia su voluntad de asistir, y desde luego que para cerrar el debate vamos a tener, desde luego su intervención, señora Ministra, en su momento oportuno le concederemos la palabra con el mayor gusto.

Entonces, yo le pido el favor al señor Subsecretario, al doctor Jaime Sepúlveda que verifique a qué horas está citada la Plenaria porque ayer escuché que a las doce. De manera que tratemos de evacuar, por eso le pido. ¿Por qué hago referencia a esto? Para que los señores Representantes podamos ser concisos en este aspecto, no quiero limitarles tiempo, pero pedirles para ver si en estas dos horas de debate podemos evacuar la mayor parte posible. Me confirman que a las doce es la Plenaria.

Entonces, tiene la palabra el doctor Luis Guillermo Barrera Gutiérrez, Representante a la Cámara por el Partido de la U, departamento de Boyacá.

Honorable Representante Luis Guillermo Barrera Gutiérrez:

Señor Presidente, a usted un afectuoso saludo, a la Mesa Directiva, a la señora Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Luis Fernando Andrade; al señor Superintendente de Puertos y Transportes, Juan Miguel Durán, al ausente delegado de la Contraloría General de la República que seguramente en el transcurso de este debate hará su presencia y a los compañeros y demás invitados.

Comienzo manifestándole Presidente, lamento mucho que la señora Contralora General de la República no hubiese podido asistir a este debate de control político, y lo lamento porque buena parte de mi intervención está fundada y soportada en la auditoría que realizará la Contraloría General de la República al Sistema Nacional de concesiones del modo carretero en Colombia. Es la tercera ocasión tal vez que tenemos la oportunidad de, en esta Comisión hacer un debate de control político con respecto a las concesiones viales del país y producto de estos debates que nos dieron la oportunidad de asumir nuevamente este debate de control político, es que el órgano de control realiza una auditoría integral a once concesiones viales del país y en ese ejercicio que hace el organismo de control, pues hace un análisis financiero legal y técnico de cada una de esas concesiones, por eso para mí era muy importante que estuviera en lo posible la Contralora General de la República, como quiera que mi intervención, repito, está sustentada en esa auditoría que hizo la CGR.

Pero voy a comenzar haciendo una aproximación muy rápida por el tiempo, entiendo que el Presidente, así nos lo ha solicitado y lo entendemos, de las generalidades de las concesiones que comienzan con su marco regulatorio a través de la propia Ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 32 del numeral 4, la Ley 105 de 1993, la Ley 142 de 1994, la Ley 226 de 1995, posteriormente la Ley 1150 de 2007 y específicamente referirme a ese artículo 28, discutido en muchas ocasiones, que da cuenta de la prórroga o adición de las concesiones de obra pública en Colombia y especialmente en lo que respecta a la prórroga o adición hasta por el 60% del plazo estimado, dado que este artículo 28, polémico por demás, pues ha sido motivo justamente de debate en el seno de esta Comisión y del propio Congreso de la República, como quiera que es a través de este artículo 28 que se da una serie de adiciones tanto en tiempo, como en recursos de todas las concesiones viales del país.

Ese artículo 28 de la Ley 1150 que nos habla de la prórroga o adición de las concesiones de obra pública, repito, manifiesta que se hará una adición hasta por el 60% del plazo estimado, independientemente del monto de la inversión, siempre y cuando esas adiciones estén directamente relacionadas con el objeto concesionado y de la recuperación debidamente soportada, y aquí comienza buena parte de mi debate, soportada en estudios técnicos y económicos, con respecto a esas concesiones viales.

Y otro aspecto muy importante de este artículo 28 es que debe referirse al mismo corredor vial cuando se trata de esta prórroga o adición de las concesiones de obra pública, y lo traigo a colación porque más adelante he de referirme a un contrato que es de obra pública en el departamento y algunos otros en el país, que desafortunadamente siendo de obra pública terminan siendo colgados a los contratos de concesión.

Ese contrato de concesión, que es un acuerdo mediante el cual la sociedad concesionaria como inversionista privada construye la infraestructura y la opera a lo largo de un periodo de tiempo, de suerte que pueda retornar la deuda del proyecto y el capital de riesgo invertido, pues reemplaza al Estado en su inversión y es justamente uno de los temas objeto de discusión.

Hemos hecho aquí un análisis, señora Ministra y señor Presidente de la ANI, el Superintendente ya para aquella época estaba, de cada uno de los comportamientos de las diferentes concesiones en su primera, segunda y tercera generación, hemos encontrado once proyectos que dan cuenta de las concesiones viales de primera generación, concesiones que tenían una duración promedio de alrededor de 17 años y que hoy desafortunadamente no ha sido la primera siquiera revertida al Estado, de estos proyectos que comienzan con el proyecto Santa Marta-Riohacha-Paraguachón; con la malla vial del Meta, entiendo que están aquí hoy también en discusión parte de algunos de esos proyectos, de algunas de esas concesiones viales y para aquella época referíamos una serie de debilidades que daban cuenta de esta primera generación de concesiones que fueron suscritos entre el año 1994 y 1997, con una fórmula fácilmente manipulable, con una enorme debilidad del Estado en los procesos mismos de estructuración de estos proyectos en los procesos que incluso en buena parte se declararon desiertos y que luego se asignaron directamente sin concurso alguno, demostrando justamente una enorme debilidad que para aquella época tenía el propio Estado, el propio Gobierno Nacional en toda el área financiera y que da cuenta de todas las constantes prórrogas que sufrieron estos contratos de primera generación.

Encontramos excesivas garantías de ingreso mínimo y estas excesivas garantías de ingreso mínimo, veinte años después las vemos reflejadas en el propio presupuesto que acabamos de aprobar. Justamente la garantía de ingreso mínimo para estos inversionistas da cuenta de una serie de demandas que el propio Estado tiene que pagarle a los concesionarios, tal vez los compañeros de las Comisiones Económicas seguramente nos permitirán decirle a la opinión pública nacional que estamos hablando de más de 260.000 millones de pesos que hubo que apropiar en el presupuesto para la vigencia del 2013, justamente por una debilidad que presenta esta primera generación de concesiones en el país, una serie de demoras en las aprobaciones de las licencias ambientales que hoy persisten desafortunadamente y que serán objeto también de análisis y discusión en este debate, de una serie de cambios en los diseños inicialmente establecidos que originaron inversiones no previstas y que aun así todavía persisten, de una serie de cambios en el inventario predial como consecuencia de la variación en los diseños originales y 20 años aún tenemos todavía dificultades en los cambios en el inventario predial de estas concesiones viales.

Problemas de concertación con las propias comunidades que provocaron el establecimiento de tarifas diferenciales y 20 años después aún los problemas justamente diseñados en esta estructuración de estos proyectos persisten, especialmente en lo que tiene que ver con concertación, las comunidades, especialmente en lo que tiene que ver con la adquisición de predios.

Igualmente daba cuenta esta primera generación de la reubicación permanente de las propias casetas de los peajes de las que ustedes tienen pleno conocimiento, estas debilidades también han sido puestas en conocimiento de la propia Contraloría y obviamente de ella derivan una serie de hallazgos que presenta la auditoría que presenta el órgano de control.

Se va a hablar aquí, seguramente el doctor Jairo Ortega Samboni va a hablar de un proyecto que tiene que ver con la malla vial del Valle y Cauca, una malla vial de más de 20 años que hace parte

de las concesiones de segunda generación en las que igualmente tiene una serie de debilidades que ya las advertimos en esta Comisión, especialmente se observa una debilidad en la estructuración financiera de estos proyectos, especialmente de los proponentes. Había advertido yo que aquí se había utilizado el mecanismo del "pasa" o "no pasa", propuesto por el propio Banco Mundial y que esa debilidad igualmente da cuenta de una serie de demandas que se presentan contra el propio Estado. Igualmente una serie de requisitos mínimos financieros que no permitieron analizar la mejor alternativa de los participantes en los procesos licitatorios, eso dentro de las debilidades que se presentan y que justamente es una de las debilidades a las que justamente habrá de referirse mi compañero, el doctor Jairo Ortega Samboni, que entiendo dentro del cronograma de la citación está justamente abordar el tema de la problemática de las concesiones del Valle del Cauca y del Cauca, respectivamente.

Esa tercera generación de concesiones estuvo compuesta básicamente por cuatro contratos suscritos ya entre los años 2001 y 2004, prácticamente que se redujeron todas estas variables de adjudicación a una sola; al ingreso esperado, esta modalidad digamos que ha sido también cuestionada y justamente las debilidades que presenta esta tercera generación con respecto a esta variable de ingreso esperado da cuenta de una nueva propuesta que hace el propio Gobierno nacional en lo que tiene que ver con las concesiones de cuarta generación a las que también hemos de referirnos y que seguramente el propio Presidente de la ANI o la señora Ministra nos explicarán ya de cómo la experiencia del propio Gobierno y del propio Estado, de las anteriores concesiones, han permitido hacer unos ajustes frente a las múltiples reclamaciones que se han presentado por parte de los concesionarios, frente a las múltiples reclamaciones que se han presentado por parte de las propias comunidades en muchas ocasiones por nosotros mismos representadas, se ha puesto igualmente en cuestionamiento la reducción del alcance físico de muchas de esas concesiones justamente por motivos estrictamente financieros, la incertidumbre que se ha presentado en el desarrollo de estas concesiones, producto de la discontinuidad de los propios corredores viales de las que ellas mismas dan cuenta.

Y obviamente esas debilidades que se han presentado no son ajenas en particular a una de las concesiones a las que voy a hacer referencia que tiene que ver con la concesión Briceño -Tunja-Sogamoso (BTS), en las que desafortunadamente ese principio defendido por el Gobierno, en la concesión Tobia Grande-Puerto Salgar, desafortunadamente volvió y se incurrió y el objeto del contrato fue negociable y eso deja un mal precedente en esta tercera generación.

Quisiera ya referirme de forma muy rápida a la evaluación de los hallazgos encontrados justamente por la Contraloría General de la República (CGR) a estas concesiones del modo carretero, pero antes de adentrarme en ella quisiera, en la gráfica que nos van a proyectar, justamente señor Presidente de la ANI y señora Ministra y señor Superintendente, mirar en esa gráfica el plazo inicial y los plazos adicionales de cada una de las concesiones, pero igualmente mirar cómo han sido adicionados cada uno de estos proyectos; en esa primera gráfica tenemos la adición en tiempo que han sufrido todas las concesiones viales del país, para significar con ello que no ha habido una sola concesión vial en este país que no haya sido adicionada en el tiempo.

Lo que permite ver esta gráfica es que de forma ligera, creo yo, en muchas de esas concesiones se han adicionado por más del doble, incluso en muchas de ellas como pueden ustedes apreciar en esa gráfica, estas concesiones. Pero igualmente han sido adicionadas en recursos y este es un tema de cuestionamiento, si me permiten la siguiente gráfica o la anterior; miren ustedes como la concesión Santa Marta-Riohacha-Paraguachón ha sido adicionada en 867%, miren ustedes que en esa gráfica la concesión Cartagena-Barranquilla ha sido adicionada en 805.9%, observen ustedes en esa misma gráfica cómo la concesión Bogotá-Villavicencio ha sido adicionada en 720%, cómo la concesión Pereira-La Victoria ha sido adicionada en 602%, cómo la concesión Siberia-La Punta-El Vino ha sido adicionada en 487%. Podría hablarles de otras; Zipaquirá-Palenque, doctor José Caicedo, adicionada en 493%, la del Valle igualmente adicionada en más de 150%.

Entonces, en esa gráfica vemos la cruda realidad, señor Presidente de la ANI, de lo que ha sido justamente la aplicación que ha tenido por parte del artículo 28 a esa Ley 1150 a la que me he referido anteriormente y que ha sido objeto de una serie de adiciones permanentes de todas las concesiones viales del país.

Eso para adentrarme justamente en el análisis financiero, legal y técnico que ha hecho la auditoría por parte de la CGR. Voy a referirme de forma muy rápida a esos hallazgos que ha encontrado la CGR en cada una de estas concesiones; en la concesión Santa Marta- Paraguachón, ese primer hallazgo evidencia que el Estado no recibió los bienes en las condiciones de calidad y oportunidad previstos en el contrato de concesión vial y que se recibieron obras por un menor valor, que no se recibió la obra, especialmente la carpeta diseñada y contratada y que da cuenta, entonces, esa primera concesión a la que me refiero, de un pavimento con una carpeta diseñada y contratada que desafortunadamente hoy muestra una serie de deterioros permanentes que no cumple con la vida útil de la concesión, que se ve reducida esta vida útil en más del 33%, que muestra que no se cumple con un diseño aprobado previamente, mostrando justamente una debilidad en la estructuración técnica

del proyecto, eso referente al hallazgo número 2 de la Contraloría.

Un hallazgo 3, que da cuenta de, en algunas oportunidades esta concesión como muchas otras del país no ha tenido interventoría en algunos tiempos específicos y desafortunadamente así lo permitido el propio INCO, hoy la ANI, que desarrollen las concesiones sin interventoría, algunas de esas interventorías contratadas por tiempos no superiores a dos meses, eso lo observa uno en el informe que presenta la auditoría en cada una de estas concesiones. Igualmente se han presentado a lo largo del análisis que hace la CGR una serie de cambios, tanto en las longitudes como en las especificaciones técnicas efectuadas en los diferentes tramos, en esta concesión por ejemplo: en el tramo Maicao-Carraipia-Paradero, igualmente, se ve reflejado en buena parte de las concesiones a las que ha hecho análisis la CGR y eso deja ver de por medio unos costos que resultan elevados, respecto de los estudios y que pueden considerarse o conducir a un posible mayor valor de las obras contratadas en estos contratos de concesión. Así que no se evidencia justificación de orden técnico y de orden financiero en este tipo de concesiones.

Igualmente deficiencias que se presentan en el seguimiento y control por parte del INCO, hoy de la ANI y que conducen también a una serie de sobreprecios en cada una de las obras que conforman el alcance de los contratos adicionales. Esto que estoy hablando de Santa Marta-Paraguachón también se ve reflejado en buena parte de las concesiones, de las once concesiones viales auditadas por la CGR, ha presentado ese contrato desde el comienzo, como muchos de los contratos de concesión un déficit de tráfico estructural que justamente se traduce en el pago de más de 260.000 millones de pesos que están presupuestados para el año 2013, una serie de pagos de intereses corrientes por parte del Estado, una serie de interés de mora, para solo significarles por ejemplo que en Santa Marta-Paraguachón los intereses de mora suman alrededor de 36.000 millones de pesos y unos intereses corrientes del orden de los 30.000 millones de pesos. Para significarles que el no pago oportuno de esas obligaciones seguramente van a conducir en un detrimento en el patrimonio del Estado por pago de intereses moratorios. Este déficit de tráfico estructural se ve reflejado no solo en esta concesión sino casi en todas las concesiones de primera generación.

En la concesión Cartagena-Barranquilla, igualmente, hay una falta de gestión de la propia ANI hoy, el antiguo INCO y que se traduce en intereses moratorios superiores a los 378 millones de pesos, encuentran ustedes igualmente un ingreso mínimo garantizado que es objeto de demandas que tiene el propio Estado. La propia concesión Cartagena-Barranquilla muestra una serie de deficiencias traducidas en violación al Estatuto de Contratación, debido a los contratos que se han adicionado como lo manifesté y lo mostré en esa gráfica, muchísimo más del propio tope establecido en el artículo 40 de esa Ley 80. Podría hablar también que ese hallazgo 32 de la CGR que da cuenta de una afectación al medio ambiente y de generar requerimientos de autoridad ambiental, ese hallazgo se ve igualmente reflejado en buena parte de las concesiones viales del país, esta visita es realizada en noviembre del año inmediatamente anterior y evidencia una serie de actividades inadecuadas, por ejemplo el manejo de aceites provenientes del mantenimiento de vehículos en esta concesión y que se traducen en incumplimiento del plan de manejo ambiental y se ve reflejado no solo en la concesión Cartagena-Barranquilla, sino en buena parte de las concesiones.

La concesión Bogotá-Villavicencio, como ustedes lo pueden apreciar en la gráfica, es una concesión que ha sufrido una gran cantidad de adiciones, presenta un desequilibrio de la ecuación contractual en contra del Estado, esa disminución de la calidad del servicio ha sido también objeto de discusión aquí en referidas ocasiones, problemas de construcción en la segunda calzada objeto del contrato adicional.

Pereira-La Victoria, igualmente muestra una serie de debilidades del principio de responsabilidad contractual y obviamente se traducen en una serie de debilidades que se reflejan en una gran cantidad de "Otrosí" a este contrato, de una gran cantidad de modificaciones, seguramente los compañeros que residen en estas regiones dan cuenta de los hallazgos que estamos presentando, el doctor José Caicedo se va a referir a la concesión Zipaquirá-Palenque para demostrar también que incluso esta concesión ya debería haber sido revertida al Estado desde el 9 de enero de 2012 y eso no ha ocurrido, al contrario, hubo una cláusula que adicionó el contrato y seguramente hasta el próximo año, si es que realmente cumplen con este contrato, después de 20 años podrán entregar esta concesión.

Está aquí en la cláusula 11, honorable Representante, para que usted lo observe el Contrato de concesión número 1161 de 2001, este es adicionado mediante el "Otrosí" número 15 pactando obras adicionales, repito "Otrosí" número 15 honorable Representante Miguel Ángel Pinto, y cuyo cronograma de ejecución está programado hasta el año 2013, para decirle que esto es lo que nos está mostrando el hallazgo número 90 de esta auditoría que se realizó a la concesión Zipaquirá-Palenque y que da cuenta, repito, de que las obras han sido adicionadas y que serán entregadas el próximo año. Igualmente da cuenta el hallazgo 92 de una deficiente gestión por parte de la ANI en cuanto se refiere al mejoramiento y mantenimiento de la vía concesionada, expresado especialmente en la baja operatividad del manual de operación y de mantenimiento, este hallazgo no solo ocurre en Zipaquirá- Palenque sino en buena parte de las concesiones.

Tenemos serios problemas también de gestión predial, social y ambiental en Zipaquirá- Palen-

que, pero no voy a referirme más a esa concesión porque lo van a hacer mis compañeros.

La concesión Córdoba-Sucre, igualmente la ANI, presenta una deficiente gestión documental que demuestra a las claras una falta de control fiscal, generando incertidumbre también en el seguimiento a la gestión misma del INCO y de los compromisos contractuales.

Igualmente se va a referir seguramente el Representante José Caicedo a la concesión Devinorte, una serie de incumplimientos de los cronogramas de inversión de todas las obras del alcance básico de esta concesión, luego tampoco voy a ahondar en ella. En Devinorte seguramente, doctor José Caicedo, va a referirse en forma tangencial seguramente pero esta concesión en su hallazgo 174, la auditoría manifiesta una inadecuada planeación de esta concesión Devinorte, no se encuentran las modificaciones a este contrato de concesión, Representante José Caicedo, no se encuentran soportadas por estudios técnicos, legales, ni financieros, como lo exige la propia Ley 80 de acuerdo con la información solicitada por la propia entidad de control. Devinorte muestra igualmente en su hallazgo 177 un detrimento en el patrimonio del Estado por beneficio del concesionario, una serie de obras no contempladas en el proyecto que surgieron con acuerdos posteriores, se fundamenta también en este hallazgo de tipo administrativo, disciplinario y fiscal.

Doctor Didier Tavera, la zona metropolitana de Bucaramanga igualmente muestra en su hallazgo 202 el pago de más de 31.000 millones de pesos más de lo que existía como compromiso contractual con el concesionario, que se traduce en un presunto daño al patrimonio del Estado, da cuenta también de una serie de hallazgos, también de una serie de rendimientos financieros dejados de percibir en esta concesión de la zona metropolitana de Bucaramanga.

Igualmente ocurre en la concesión Armenia-Pereira-Manizales, una serie de continuas modificaciones que desdibujaron el contrato inicial de concesión pactado, una serie de prerrogativas que se han concedido por parte del INCO hoy la ANI y que han desvirtuado el esquema de los contratos de concesión, muestra una serie de deficiencias en la planeación, en los cambios permanentes de las condiciones económicas, financieras y técnicas estipuladas justamente en los pliegos de condiciones. En Armenia-Pereira- Manizales muestra igualmente, muestra una inadecuada planeación y control del propio proyecto, como lo va a decir el propio doctor Atilano Giraldo en su intervención. Una incertidumbre sobre la existencia de procesos y forma en que estos fueron resueltos y seguramente ellos han de referirse a estas concesiones y a los hallazgos que ha encontrado la CGR a las concesiones del modo carretero.

En todo caso, apreciados compañeros estamos hablando de alrededor de 258 hallazgos que encuentra la CGR en esta auditoría, solo a las once concesiones analizadas, una serie de cuestionamientos sobre el análisis financiero, legal y técnico de cada una de las concesiones viales del país y por eso para nosotros era muy importante la presencia del organismo de control, la señora Contralora no se encuentra presente, me hubiese gustado, repito, que ella estuviera en el desarrollo de este debate pero entiendo que está el señor Contralor Delegado, así que él en su intervención dará cuenta de los hallazgos a los que me he referido de forma muy tangencial. Hay unos hallazgos que vale la pena analizarlos con mayor profundidad pero quería de forma rápida, Presidente, como quiera que fue mi compromiso referirme a estos hallazgos producto del análisis de auditoría que ha hecho la CGR.

Ahora quisiera ya adentrarme en lo que tiene que ver con la concesión Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS). Quisiera que me proyectara la gráfica que resume en buena parte lo que es la concesión BTS, la gráfica de BTS, esa gráfica que es construida con los datos que me entregan en respuesta al cuestionario que previamente le entregamos a la ANI permite ver que en los ingresos tenemos recaudo en peajes, señor Presidente de la ANI, para hablar de los componentes, allá en la gráfica corresponde al color verde de esa gráfica, ingresos por peajes por 562.205 millones de pesos. El valor básico del contrato es de 405.496 millones de pesos y tenemos adiciones, estos valores repito, me los entrega su señoría a 31 de diciembre de 2011, por 530.426 millones de pesos.

Eso quiere decir, que los ingresos totales que ha tenido BTS suman alrededor de 1.5 billones como usted lo puede apreciar, en el componente en la gráfica en el triángulo de color verde, esos serían los ingresos. Y en el componente de egresos, usted lo puede apreciar, tenemos unos egresos totales también con la información que usted me suministra, aunque difiere de la información que me entregó el INCO en el debate anterior, los egresos totales son 1.24 billones.

Con esa primera gráfica le quiero demostrar a usted señora Ministra y a usted señor Presidente de la ANI y Superintendente, que los ingresos que se tienen en BTS son superiores a los egresos, que el solo recaudo de peajes más el valor básico del contrato inicial prácticamente da cuenta de los egresos que ha tenido la concesión BTS. Que este contrato que inició en julio de 2002, que ha tenido una serie de modificaciones.

El Presidente:

Perdóneme doctor Luis Guillermo Barrera, le pido por favor a los asistentes del lado izquierdo, les llamo la atención por favor, aquí al lado izquierdo, señoritas y señoras les pido el favor de sentarse y guardar silencio para que podamos escuchar atentamente las intervenciones de los honorables Representantes y de los altos funcionarios del Estado. Continúe doctor Luis Guillermo Barrera.

Honorable Representante Luis Guillermo Barrera Gutiérrez:

Decía señor Presidente, si me permite nuevamente la gráfica, que este proyecto que inició con la firma del contrato en julio 15 del 2002, es decir, ya más de diez años y con acta de inicio en septiembre de 2002, inicia ahí su etapa de preconstrucción que iría hasta agosto de 2004 cuando inicia la etapa constructiva, la etapa de construcción, esa etapa de construcción debería terminar el 26 de enero de 2011, pues eso no ha sido así, no se han entregado por parte del concesionario las obras que daban cuenta de la etapa de construcción, según el estado físico y financiero del proyecto iniciaríamos a partir de 27 de enero ya la etapa de operación, eso no es cierto, hoy estamos todavía en etapa de construcción.

El ingreso esperado de esta concesión para el año 2002 era inicialmente de 1.2 billones, fue luego de los ajustes y de las solicitudes de adecuar la concesión a doble calzada, fue incrementado el valor del ingreso esperado a 1.8 billones de pesos. La primera pregunta que se le hiciese a la ANI es que nos explicaran, no solamente a mí sino a los organismos de control ¿Dónde estaban los estudios técnicos, financieros, económicos que sustentaran justamente ese incremento del 50% del ingreso esperado?

Inicialmente este proyecto de concesión BTS hablaba de un tiempo de 20 a 25 años, pero igualmente no nos explican por ningún lado cómo de la noche a la mañana ese proyecto pasó de 20 a 30 años, pero con una prórroga de 15 años más. Es decir, que en la realidad estamos hablando no de 20, sino de 45 años que es el plazo que tiene BTS para la operación de este proyecto. En esa gráfica usted mira la línea de tendencia, está hablando de un ingreso esperado a precios de 2011 de 3.16 billones de pesos. Si uno siguiera proyectando esa gráfica, podría decir que no se reconoce realmente el valor del proyecto ni el plazo de ejecución de estas obras y no solo lo estoy afirmando, sino que en una respuesta que la propia ANI me entregó así lo deja ver, que es un proyecto en el que no se conoce su verdadero valor, ni el plazo de ejecución de las obras.

Cuestionaba una gran cantidad de adiciones que ha tenido este proyecto, pero también cuestionaba y lo hice ahora reflejo en las gráficas, lo que se ha hecho con todas las concesiones viales del país y en el informe que me presentó la ANI a la primera pregunta que le formulé, le decía que la CGR como resultado de esa auditoría adelantada a junio de 2012 al INCO y ANI, conceptúa que no se cuenta con las justificaciones técnicas, financieras y jurídicas que soporten esas adiciones y modificaciones contractuales en la gran mayoría de las concesiones como ocurre en BTS y le preguntaba a la ANI que me explicara y que me argumentara cuáles eran las justificaciones para este tipo de hallazgos que encuentra la CGR, pero la ANI me da respuesta y me habla es justamente de que hubo una transferencia documental y que se realizaron en condiciones técnicas inadecuadas, que se entregaron una serie de documentos de manera desordenada e incompleta, que hay una serie de documentos sin clasificar, ni foliados, me habla de un proceso de modernización que se realiza al interior de la entidad y yo los felicito por ese proceso que conduce a optimizar la gestión documental de la ANI, me dicen que están microfilmando la documentación que encontraron, me dicen que hay una reorganización de las carpetas contractuales de estos contratos, en fin, y los quiero felicitar por ese gran esfuerzo que ha hecho la ANI, pero por ningún lado me responden cuáles fueron las justificaciones técnicas, financieras o jurídicas que soportaron las adiciones o modificaciones contractuales en la gran mayoría de las concesiones viales a las que he hecho referencia, pero especialmente las referidas a BTS y BTS por ser justamente la región que yo represento, que tiene que ver con mi querido departamento de Boyacá.

Así que me quedé a esperas de una respuesta mucho más adecuada por parte de la ANI que diera cuenta de estos contratos adicionados.

Sin embargo, la ANI si dice algo aquí importante, la ANI recibió contratos ya adicionados muy por encima del tope que señala la previsión legal y ha sido respetuosa de esta disposición, eso lo entiendo, sé que la ANI hereda una serie de contratos de concesión por parte del INCO, pero desafortunadamente y por eso ahora tendrá la oportunidad el señor Contralor Delegado de ahondar en ello, desafortunadamente no encontramos respuesta adecuada por parte de la ANI, con respecto a la justificación de todas estas adiciones y modificaciones contractuales que han recibido las concesiones viales en Colombia.

Esa concesión BTS demuestra con todas las concesiones viales una debilidad en la estructuración de estos proyectos, una deficiencia en los estudios económicos, una deficiencia en el análisis de costo beneficio en cada uno de estos proyectos, no hay un dictamen comparativo que demuestre cuál es la modalidad más eficiente o necesaria para la ejecución de estos proyectos. Como se observa en la primera y segunda generación no hay una eficiente asignación de riesgos y eso se ve plasmado pues en las debilidades que presentan todas las concesiones viales del país en cuanto refiere a la asignación de riesgos.

Y continuando, refiriéndome a BTS, les decía que no hay tampoco justificación clara de por qué se incrementa en el 50% el ingreso esperado en este contrato y esperamos ojalá que el señor Presidente de la ANI nos lo explique no solo a mí, sino a los boyacenses que hoy todavía no tenemos claro cuál fue la justificación que tuvo el INCO en su momento y el Invías para poder adicionar en más del 50% el valor del ingreso esperado como ocurrió en el tiempo; pero igualmente quisiera señor

Presidente de la ANI, referirme a varios de los proyectos con los que soñamos los boyacenses, que están contemplados o que creíamos nosotros los boyacenses estaban contemplados en el contrato de concesión Briceño-Tunja-Sogamoso.

He de referirme en primer lugar al hallazgo número 31 de la auditoría realizada por la CGR en el que el propio INCO imparte una autorización al concesionario para la gestión predial en la variante Tocancipá, en donde se han invertido alrededor de 11.000 millones de pesos para compra de predios y sin embargo, como usted nos lo expresó en una sesión de la Comisión Sexta realizada en mi tierra natal Sogamoso, nos manifestó que la Variante Tocancipá no estaba contemplada en el proyecto inicial. Y cómo explica uno, entonces, que mediante esa acta del 15 de octubre de 2008 cuando ya el INCO sabía que no estaba dentro del alcance de esta concesión la variante de Tocancipá, como es que el INCO autoriza la compra de predios que repito, superan los once mil millones de pesos, a mí me gustaría que me dieran respuesta a ello. La respuesta que me dicen es que para atender el interrogante se ha allegado al honorable Congreso copia de la respuesta dada al concesionario, pero no me dieron respuesta a lo que yo estoy preguntando, así que me quedé sin saber cuál es el argumento que tuvo el INCO para impartir esa autorización, repito, posterior a un informe o mejor a una modificación de este contrato que data del año 2005.

Pero lo propio ocurre en el hallazgo 32 de esta auditoría realizada por la CGR en la vigencia del 2010, con respecto a la Variante del Puente de Boyacá. Nótese señora Ministra y señor Presidente de la ANI, que mediante acta del 15 de enero de 2010 se imparte por parte del INCO la autorización al concesionario para la gestión predial en la Variante del Puente de Boyacá y se invierten alrededor de 1.300 millones de pesos, valores a junio de 2011 en compra de terrenos.

Y entonces, igualmente el señor Presidente de la ANI me manifiesta a mí y el señor Presidente de la Comisión que también estuvo en la ciudad de Sogamoso, nos manifiesta que periodo referido de la variante del Puente de Boyacá no se encuentra dentro del contrato de concesión BTS, así que pues muy preocupado quedo yo porque además, a renglón seguido la propia ANI me dice que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a través de una resolución del 13 de octubre de 2005 modificó la licencia ambiental del proyecto BTS. Es decir que para el año 2005 en octubre 13 el Ministerio de Ambiente le prohibió la construcción de la segunda calzada, y la gran pregunta es ¿Si el propio INCO sabía que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial ya le había, a través de una resolución, manifestado que era prohibida la construcción de doble calzada, cómo es que cinco años después el propio INCO imparte autorización al concesionario para que compre predios, cuando sabía que había una limitante. Eso tampoco me queda claro.

Pero lo que más me duele señora Ministra, es que se jugó con el sueño mismo de los boyacenses que durante diez años, desde el año 2002 cuando se firma en julio este contrato, albergaban la posibilidad de que se desarrollara la Variante del Puente de Boyacá como también lo hará el propio doctor José Caicedo refiriéndose a Cundinamarca, tratándose de la variante de Tocancipá. Yo no entiendo cómo es que el INCO imparte esa autorización, compran los predios y después dicen que no, que esas variantes no estaban dentro del alcance de este contrato de concesión. Por eso me gustaría señor Presidente, que ojalá le diésemos una respuesta a los boyacenses, a los cundinamarqueses y a los colombianos en cuanto refiere a una serie de peticiones que permanentemente hemos hecho al interior de esta Comisión y especialmente referidos hoy en mi caso a BTS.

Tenemos una serie de deficiencias de orden técnico igualmente que he hecho notar en esta Comisión, deficiencias en señalización, deficiencias en demarcación, deficiencias en la propia estructuración del proyecto, en la propia operación, en la propia aplicación del manual de operación y para que yo no tenga que ahondar en el debate y en las cifras, ahora en un video voy a tratar, aunque no es reciente Ministra, es de hace mes y medio, poder demostrarle una serie de deficiencias que presenta la concesión BTS. Unos compromisos que adquirió el Gobierno Nacional, por ejemplo el señor Presidente se comprometió en la doble calzada de la "Y" hacia Sogamoso y usted sabe señor Presidente de la ANI, que eso no fue así y nos gustaría saber hoy también los boyacenses y especialmente los paisanos que yo represento, los sogamoseños. ¿Qué va a ocurrir con la doble calzada entre la "Y" y Sogamoso, si hace parte o no del proyecto?, o si usted contempla la posibilidad dentro de ese proyecto que viene estructurando de la vía Yopal-Aguazul-Pajarito-Sogamoso, poder adicionar la doble calzada de Sogamoso para conectarlo con la doble calzada sobre la "Y"- Briceño. Son temas que son importantes para mí en esta mañana poderle contar a la opinión pública boyacense y obviamente a la opinión pública nacional como quiera que estamos tratando temas de importancia para la Nación.

Quisiera obviamente ahondar en otro tema importante Ministra, que tiene que ver con el contrato que se adiciona Sisga-El Secreto, ese es un contrato a mi juicio, un contrato de obra pública, es un contrato en el que los aportes vía vigencias futuras y vía peajes los hace la Nación, prácticamente no hay aportes del concesionario, así que yo no entiendo por qué se le cuelga a BTS un corredor vial que incluso contraviene el propio artículo 28 de la Ley 1150, se le cuelga a la concesión BTS un corredor vial diferente con recursos del Gobierno nacional, como me lo responde el propio Presidente de la ANI, recursos del orden de los 78.000 millones de pesos aproximadamente, 72.000 millones de pesos aproximadamente. Esos aportes

los hace el Gobierno Nacional, los hace el Estado y lo más triste y lamentable Ministra, sé que usted va a recorrer esa región, se va a encontrar con aproximadamente unos ocho pasos críticos, se va a encontrar con que no hay recursos porque los recursos con que hoy se dispone son los recursos que adicionó el Gobierno nacional y entonces la gran pregunta es ¿dónde están los recursos del concesionario? que respondan a este contrato, que repito, a mi juicio es un contrato de obra pública y entonces, otro gran interrogante que tienen los boyacenses, que tenemos los boyacenses es, ¿qué va a ocurrir con el tramo Sisga-El Secreto?, ¿va a ser o no una realidad o va a ser otro engaño a los boyacenses?, colgado, repito, a esta concesión que desarrolla "Solarte y Solarte".

Por eso quisiera también que ojalá señor Presidente de la ANI hoy usted nos diera alguna noticia con respecto a este proyecto, dada la importancia que para mi departamento, para el departamento del Casanare y para el país reviste el poder comunicar la región oriental del país y especialmente el departamento del Casanare con Boyacá y obviamente con el centro del país, me gustaría señor Presidente de la ANI que hoy también pudiésemos tener respuesta a este importante interrogante.

Lo propio ocurre con El Paso en la ciudad de Paipa, usted sabe que ha sido un constante clamor de la comunidad paipana poder tener respuesta con respecto a un proyecto de la variante en Paipa. En la Comisión Sexta en Sogamoso, recuerde señor Presidente de la ANI que la propia administración municipal de esta querida tierra turística de Paipa, le manifestó a su señoría la posibilidad de contemplar nuevas alternativas para el paso por Paipa, nos gustaría que usted nos cuente en este debate de control político ¿qué alternativas hay?, ¿qué va a ocurrir con el paso por este importante municipio?, dado que es uno de los municipios por excelencia turística de nuestro país.

Unos compromisos derivados en el municipio de Duitama con unos puentes peatonales, quisiera también señor Presidente me respondiera hoy ¿qué va a ocurrir con la construcción de esos puentes?

Y ahí señor Presidente, para no abusar del tiempo que me ha concedido su señoría y mis propios compañeros, quisiera dejar ahí. Hay una serie de hallazgos muy importantes del organismo de control, me manifiestan por Secretaría que no se puede proyectar el video porque no hay sonido, pero no sé si al menos con sola imagen pudiésemos proyectarlo de forma muy rápida, Ministra, para que usted pueda observar una serie de deficiencias que se presentan a lo largo de esta concesión hasta la ciudad de Sogamoso.

Con ello culmino mi intervención Presidente, agradeciéndole a usted de antemano la posibilidad que me da de ahondar en estos temas. Me queda la gran duda Presidente, de si ese es un modelo financiero, el de las concesiones viales, cómo es posible que por ejemplo en BTS los aportes del solo recaudo de peajes sea muy superior a lo que ha invertido el concesionario, en cifras Presidente, Ministra y señor Superintendente, en cifras estamos hablando de que en solo peajes a fecha diciembre 31 de 2011 han recibido 562.000 millones de pesos y el concesionario ha invertido 363.000 millones de pesos. Uno pregunta entonces ¿cuál es el modelo financiero que se presentó en estas concesiones? y note Ministra que no estoy hablando de las vigencias futuras como otro compromiso dentro del modelo que desarrollaron las concesiones viales en el país y entonces, tengo entendido señor Presidente de la ANI que usted se aproxima a un proceso de renegociación con el concesionario, quiero que ojalá señor Presidente de la ANI y Ministra, cuando se vaya a hacer ese proceso de renegociación se tenga muy en cuenta ¿Cuáles han sido los aportes del Estado, cuáles son los ingresos que ha tenido BTS por cuenta del Estado, cuáles son los aportes de ellos y cuáles son los egresos de este proyecto. Para demostrar entonces, que no pueden los señores de BTS pretender creer que es hoy un patrimonio de ellos cuando realmente ha sido el patrimonio de los boyacenses especialmente, puesto en jugo en el desarrollo de esta concesión vial.

Que ojalá señor Presidente, en el proceso de renegociación si es que lo lleva a cabo con BTS tenga en cuenta una serie de variantes y de peticiones que le he esbozado y que seguramente usted de primera mano conoce porque muchos de los alcaldes, muchos de los concejales y de los líderes comunales han referido en su ANI que usted preside. Una serie de problemas que tenemos en los retornos a los que también lastimosamente no me puedo referir por brevedad en el tiempo. A usted Presidente infinitas gracias, a ustedes Ministra, señor Presidente, señor Superintendente.

Me queda por brevedad en el tiempo una serie de cuestionamientos al señor Superintendente, recuerde Superintendente que aquí hablamos de BTS y usted nos habló de un proceso de apertura de investigación a BTS y le quiero decir que año y medio, casi dos años después cero resultados en esos procesos; y bueno, aquí podría también referirme a una serie de procesos en manos de la Superintendencia que dan cuenta del poco éxito en la gestión desarrollada desde la Superintendencia, pero seguramente si hay tiempo en otro debate o en el mismo Presidente, habré de referirme a una serie de resultados de la propia Superintendencia. Muchas gracias Presidente y compañeros.

El Presidente:

Con mucho gusto honorable Representante Luis Guillermo Barrera, yo les quiero decir lo siguiente para que no nos desesperemos por el tiempo. Yo he querido, también esta Presidencia, ser muy drástico con todos y cada uno de los honorables Representantes para que tengan la oportunidad de manifestar todas sus investigaciones, sus conceptos, sus opiniones, hacer un debate amplio

y suficiente para que este debate por fin tenga término, con conclusiones claras, concretas y que nos sirvan para realmente avanzar en esto de las concesiones viales del país.

Hemos hablado con la señora Ministra, la doctora Cecilia Álvarez y ella también está muy interesada en que este debate tenga una amplia difusión y participación, que no se quede a mitad de camino. Ella también como me ha manifestado, lleva poco tiempo en el Ministerio y también a través de los Representantes de la Comisión Sexta, en este debate se está informando también y está aprendiendo, como nosotros muchos, de estas concesiones viales.

Entonces, ella quiere que este debate no se quede hoy a mitad de camino, por consiguiente a las doce como hay plenaria y nos cortan la transmisión y no podemos legalmente continuar de manera paralela plenaria y Comisión, hemos hablado con la señora Ministra y este debate lo continuamos el próximo miércoles 31 a las nueve de la mañana. Yo les pido el favor a los señores Representantes, mucha puntualidad y ya le dije al doctor Luis Alberto Ramos en grabación y sonido y le pido a los señores Secretario y Subsecretario de la Comisión, pedir la continuación en transmisión en directo para dentro de ocho días, el miércoles, la continuación de este debate y si es preciso seguirlo como hemos hablado con la doctora Cecilia Álvarez, se continúa las veces que sea necesario para rematar y hacer por fin un debate totalmente completo.

De manera que quería informales esto que hemos hablado con la señora Ministra, la doctora Cecilia Álvarez y es la forma como también la Comisión agradece la voluntad de los altos funcionarios del Estado, en este caso la señora Ministra. Continuamos con el uso de la palabra de los señores citantes y tiene su turno el doctor John Jairo Roldán.

Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño:

Gracias señor Presidente, un saludo especial a la señora Ministra, doctora Cecilia Álvarez, al Director de la ANI, el doctor Fernando Andrade, al Superintendente de Puertos y Transporte, Juan Miguel Durán, al delegado de la Contraloría, el doctor León Balmore Aguinaga, a todos los asistentes a esta Comisión.

A ver señor Presidente, yo voy a cambiar un poquito la dinámica del debate porque considero que estamos escuchando exactamente el mismo debate de hace dos años Ministra, y nosotros empezamos este debate hace dos años, hicimos unos cuestionarios, nos respondieron los cuestionarios y cada uno de los Representantes, incluido quien les habla, hicimos sendas exposiciones de 40 o 45 minutos desde lo general hasta lo particular como lo acaba de hacer nuestro compañero Luis Guillermo Barrera.

¿Qué es lo que hay hoy sobre la mesa Ministra? Hoy sobre la mesa hay 1.4 billones en hallazgos de la Contraloría que eso es lo que nosotros necesitamos que nos diga la Contraloría, porque se nos va a ir este debate y se nos va a ir el otro, en nosotros explicar los hallazgos de la Contraloría, la señora Contralora sale a los medios de comunicación y nosotros no hemos escuchado de un solo peso que se haya revertido al patrimonio del Estado por las actuaciones de la CGR.

El doctor Luis Fernando Andrade para nosotros es nuevo en la ANI, inclusive nosotros no hemos escuchado al doctor Luis Fernando Andrade en esta Comisión como Director de la ANI, porque es primera vez en la Comisión, en otrora el INCO, que la ANI viene acá. Hombre Presidente, lo más normal es que el Director de la ANI nos cuente a la Comisión, le cuente al país qué fue lo que encontró, porque señor Superintendente cuando hicimos el debate hace dos años, tanto el Gobierno Nacional como nosotros como Congresistas levábamos tres o cuatro meses y todos decíamos: "Estamos mirando que recibimos", pero hoy lleva el Gobierno Nacional dos años y pido y nosotros exceptuando dos meses, el mismo tiempo. Ya no podemos hablar del anterior Ministerio, ya no podemos hablar del INCO y no podemos hablar de las en otrora superintendencias.

Entonces, yo creo Presidente que nosotros con mucho respeto debemos de escuchar es lo que nos tiene que decir el Gobierno, lo que nos tiene que decir la ANI, lo que encontró, lo que hay. Porque es que doctor Luis Fernando Andrade, 14 billones en adiciones a dedo, esa es la conclusión Ministra; aquí se adicionaron 14 billones de pesos, siendo los contratos iniciales de las concesiones de 10.5 billones. ¿Cuál es la conclusión? Se adicionó el 104% en las adiciones, sin entrar en la "concesión tal", en la "concesión cuál", y a nosotros de eso no se nos ha dicho absolutamente nada Ministra, no se le ha dicho al país absolutamente nada y la CGR tanto a la Comisión Sexta como a la Comisión Legal de Cuentas que era el informe al que se refería el honorable Representante Luis Guillermo Barrera, nos manda sendos informes, nosotros los tratamos de descifrar, los traemos aquí, nos demoramos una hora, dos horas explicando lo que tiene que explicar la Contraloría, pero sin los elementos de fondo, porque lo que estamos explicando es un informe.

Lo que nosotros necesitamos y por eso la voluntad del doctor Luis Guillermo Barrera y los demás citantes, incluido quien les habla, que la Contralora como sale a los medios de comunicación viniera aquí a decirnos. En estos grandes constructores porque usted lo sabe Ministra, que si usted se pone a analizar las 25 concesiones viales están en manos de unos poquitos esos 10 billones de pesos más los 14 billones de las adiciones están en un grupo de personas que caben en estas 18 curules y yo creo que sobran sillas.

Entonces, nosotros necesitamos que la CGR, señor Delegado y estoy seguro que usted no está

en capacidad de darnos esa información a nosotros hoy, porque en particular no necesito que usted, y lo digo muy respetuosamente, me explique el informe que nos mandó, no, ese informe nosotros lo sabemos. En el caso mío particular como ingeniero civil lo sé leer y los compañeros que tienen otras profesiones pues tienen unos excelentes equipos y unas excelentes unidades legislativas que lo sabemos leer, pero no podemos señor Presidente, hacerle el debate a la Contraloría, hacerle el debate a la ANI, hacerle el debate el Ministerio, hacerle el debate a la Superintendencia nosotros acá leyendo los informes que nos mandan. Lo concreto es ¿cuál es la posición del Gobierno nacional con los 14 billones que se les adjudicaron a dedo a los grandes constructores del país? y ¿qué ha hecho la Contraloría fuera de hacer unas excelentes auditorías para recuperarle al país 1.4 billones? Que están sustentados ¿en qué? Como lo decía el compañero Luis Guillermo Barrera ahora, claro, hay una serie de situaciones, uno cuando lee el sustento de los 1.4 billones uno se asusta, doctor Luis Guillermo Barrera; 495.000 millones, errores en los modelos financieros.

Entonces, lo que necesito que la Contralora nos diga, esos modelos financieros en su momento de quién fueron responsabilidad ¿de los funcionarios del INCO? Bueno, vamos a repetirles a los funcionarios del INCO y recuperamos 500.000 millones de pesos, Ministra, para la red terciaria. Pagos mal realizados 235.000 millones de pesos, entonces, tienen que estar en una implicación disciplinaria y penal los funcionarios que hicieron esos pagos mal realizados y como se los realizaron a estos grandes constructores del país, esa gente está en toda la capacidad de devolverla de "mañana pa' tarde" Ministra, de "mañana pa´ tarde" están en capacidad de devolverlos, pero lo tenemos que hacer y la CGR no ha sido clara con nosotros en eso; precios superiores a los precios de mercado Ministra, usted ahora nos decía informalmente antes de empezar la Comisión y celebro sus palabras porque escuchar a una Ministra de Estado de un país como Colombia diciendo: "Aunque poco esté citada yo hoy, aquí me quedo de principio a fin". Precios superiores a los precios de mercado 106.000 millones de pesos, eso es un tema penal, porque funcionarios en una mesa, entre interventor, INCO y contratista aumentaron los precios de algunas actividades de las 25 concesiones y le robaron al Estado, le robaron a los boyacenses, le robaron a los vallecaucanos, a todos los colombianos nos metieron la mano al bolsillo en una mesa, Ministra, que no se sentaban sino tres; inclusive, de pronto dos, e inclusive usted lo sabe Ministra, hay informaciones que las reuniones eran en Palacio, no en la caseta, ni en la oficina de la obra, sino que era en el Palacio de Nariño donde se definía el rumbo, las adiciones de las concesiones que en promedio, ya se lo dije en precio 100.5% y en plazo el 70%.

Bienvenidas las concesiones de cuarta generación que en mi cuestionario se lo dije al doctor Luis Fernando Andrade, para los que no tuvieron la oportunidad de ir al Salón Rojo del Hotel Tequendama, que viniera aquí y nos explique la cuarta generación. Primero, si se están corrigiendo todas las falencias que se encontraron en primera, segunda y tercera, y que nos digan cuales proyectos son, que no nos enteremos cuando ya el contratista está próximo a empezar.

Entonces, de verdad señor Presidente me parece que yo tengo muchas cosas para decir, no solo de Antioquia, sino del país, pero me parece Luis Guillermo Barrera con todo respeto que el debate debe ser otro, los que se apropien de este debate son los que nos deben las respuestas hace dos años; la Contraloría, la Superintendencia, la ANI y el Ministerio, porque vamos a volver a hacer lo mismo. Yo puedo hacer una explicación de Acevedo- Santuario, de Divimec y traer el video, faltan puentes peatonales, falta paisajismo, el concesionario, Ministra, usted que es una persona supremamente enterada de todos los temas, aquí sacamos una conclusión que la debemos recordar con el doctor Germán Cardona, él como ingeniero civil y experto en los temas de contratación; la intención de estos 25 concesionarios en unión temporal con algunas empresas ¿cuál fue? "Metámonos que después de estar adentro adicionamos en plata y adicionamos en tiempo", valor plazo y eso fue lo que hicieron todos. ¿Qué explicación se le tiene hoy a un concesionario, Ministra, que en su momento luchó en franca lid y por otro presentar una propuesta más favorable él salió? Y no él, 20 o 30 salieron, pero el primer cometido de ese concesionario fue empezar a mirar a nivel técnico cómo variaban los diseños, porque esa fue otra herramienta que se utilizó en las concesiones del país, los concesionarios manosearon los diseños que inicialmente se tuvieron y todos los cambios que se hicieron en diseño nunca favorecieron la movilidad sino que favorecieron los bolsillos de los concesionarios, diciendo este intercambio no lo hagamos tan grande, este separador central, cómo vamos a hacer un separador central del 10, 12, 14 metros para hacer una ciclovía, no hagamos unos separadores centrales a lo que nos dé, inclusive convertidos en botaderos de tierra con cero paisajismo y eso es en todas las concesiones Ministra, eso es en todas las concesiones.

Entonces, aquí nosotros traer temas, no hay ninguna concesión, ahora viendo el video que desde aquí lo hablaba jocosamente, no hay ninguna concesión que tenga los problemas que Luis Guillermo Barrera acaba de mostrar, se están reparando obras ya hechas, todas señalización, usted pasa por una obra que lleva intervenida 15 años y si es una persona de otro país o es una persona que no conoce dice, esta obra lleva un año o lleva dos, pero si usted dice que esa obra lleva 15 años a usted no le creen.

Entonces, de verdad Ministra, específicamente señor Presidente en el tema mío es ese, nosotros tenemos que escuchar compañeros con mucho res-

peto lo que venimos hablando dos años y si aquí hacemos el mismo debate de servir de voceros de las respuestas que nos dan, se nos acaba el tiempo, a nosotros se nos acabó este periodo legislativo Ministra, que ya vamos de salida y no vamos a ser los verdaderos voceros del país en que el Gobierno Nacional y en este caso adicional el ente de control, la Contraloría nos aclare. Se nos va a acabar a nosotros cuatro años, en un tema específico que me llamó mucho la atención que no fue respondido según información del Secretario, yo le pedía una información a la CGR de unos dineros, señor Director de la ANI que parcialmente usted me respondió, unos dineros de Colombia Humanitaria, la subcuenta del Fondo de Calamidades que se invirtieron en las concesiones, señor Presidente se invirtieron unos dineros de Colombia Humanitaria en las concesiones.

Yo particularmente aquí la concesión Devimed Acevedo-Santuario se invirtieron 240 millones en los diseños y 3.500 millones en una intervención en un punto de una falla que se sabía que existía antes de salir la concesión y se aprovechó la ola invernal, con los recursos que necesitaban verdaderamente las personas humildes del país, aquí hay una relación señor Presidente de Colombia Humanitaria invertido en aproximadamente 15 concesiones, 100.000 millones de pesos adicional a lo que decía el honorable Representante Luis Guillermo Barrera, los problemas que hay con los peajes, mayor recaudo versus menor inversión, la gabela que les dimos que ellos fueran rediseñadores de los proyectos a favor de su bolsillo, la gabela que les dimos que llegaran a un municipio y para que nos les pusieran problemas, usted lo dijo doctor Luis Guillermo Barrera, yo lo voy a decir de otra manera más cruda, coger al alcalde a decirle "venga yo le meto viíta alcalde" para que la concesión, se hicieron obras públicas a la luz de las concesiones y a la luz de los dineros que se invirtieron y repito Ministra, y que pena volver a insistirle en este punto; aquí cogemos un alcalde de un municipio pequeño, inclusive aquí en el Gobierno nacional dicen que no le pueden mandar 300 millones de pesos a un alcalde bajo un convenio porque está ahí el foco de la corrupción, porque el alcalde de pronto no los hace, porque no lo invierte en la vía y aquí en el Gobierno Central se autorizó a dedo Ministra, la adición de 14 billones de pesos y se le dice a un alcalde de un pueblo humilde de sexta categoría que el Gobierno nacional lo está pensando para mandarle 100 millones que porque de pronto los 100 millones se pierden, un alcalde que quiere su pueblo, que ama su pueblo y que va a invertir esos 100 millones.

Entonces, de verdad señor Delegado de la Contraloría, me explicaban ahorita que por razones de personal será, no se me respondió el punto de la pregunta específica que hice: "¿Si la Contraloría ha investigado las inversiones hechas por el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres subcuenta Colombia Humanitaria en vías concesionadas, por los imprevistos por la ola invernal al no ser asumidos por los concesionarios?". Yo tengo entendido señor Luis Fernando Andrade, usted me respondió que hay unos riesgos que equivocadamente y dentro de todos estos males de las concesiones de primera generación, pues que tiene que asumir el país.

Tenemos entendido que todos estos riesgos ya en cuarta generación pues los asume el concesionario como es la naturaleza del verdadero riesgo, el Gobierno nacional con las malas experiencias de primera, segunda y tercera generación ya delegó esos riesgos al concesionario. Me decía ahora un delegado suyo, una persona de la Contraloría que no me habían podido responder esta pregunta porque le escuché a la Contralora en esta Comisión que se tenía preocupación por estos 100.000 millones de pesos Ministra, que salieron para atender verdaderamente la ola invernal, los problemas de los colombianos, como giros de 3.500, 20.000 millones. Inclusive me parece supremamente curioso que hasta recursos, Ministra, para los diseños en el caso de Devimed Acevedo-Santuario, primero se hace una partida de 244 millones para los estudios y los diseños y luego se giran 3.500 millones en un punto Ministra, y se lo digo porque he pasado por ahí hace 40 años, en un punto que hace 40 años era una falla y el concesionario cuando hizo su propuesta sabía de ella.

Entonces, de verdad un mensaje a la Contraloría señor Delegado, pues si de pronto es falta de personal pues hace rato no vemos la Contralora, pues con el mayor de los gustos tomamos algunas cartas en el asunto en ese sentido, pero de verdad señor Presidente, todos tenemos como voceros de nuestras regiones problemas como los que acaba de decir el Representante Luis Guillermo Barrera, pero aquí necesitamos es, Presidente, a los dos años y medio a escasos veinte días de nosotros terminar esta legislatura, respuestas y las respuestas no las tenemos nosotros, porque para que no nos den tanta madera en la región tenemos que coger los informes de ustedes, traducirlos y hablar una hora. El doctor Luis Guillermo Barrera salvó su responsabilidad con Boyacá en esta mañana porque habló duro al país y a los boyacenses de la situación, pero no hay respuestas y al doctor Luis Guillermo Barrera le van a decir en año y medio, usted hablaba muy bonito en la Comisión pero nunca tuvimos una respuesta efectiva y estoy seguro, "Dios no lo quiera" que ahí va a haber otro Representante, no va a estar Luis Guillermo Barrera porque no le supo dar respuestas efectivas a su departamento y a su gente, y no estamos pudiendo dar respuestas efectivas por la evasivas en este caso de la ANI y en el caso de la Contraloría. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Con mucho gusto honorable Representante John Jairo Roldán, Vicepresidente de la Comisión,

muchas gracias por su intervención. Para una moción de orden el doctor Didier Tavera.

Honorable Representante Didier Alberto Tavera Amado:

Gracias señor Presidente, saludamos a la señora Ministra, al Director de la ANI y al Superintendente de Puertos, a todos los miembros de la Comisión y a quienes nos acompañan.

Recogiendo las inquietudes del doctor John Jairo Roldán y Vicepresidente, pues después de una exposición que ha hecho el doctor Luis Guillermo Barrera y el doctor John Jairo Roldán, lo mismo hicimos en la Comisión Legal de Cuentas cuando hablamos de infraestructura, lo mismo lo hemos hecho aquí durante dos años. Yo pienso que ha llegado el momento en que realmente le demos respuesta y resultados. Yo estoy muy preocupado y por eso pedí esta moción para que por favor nos pueda responder el doctor Luis Fernando Andrade y la señora Ministra, porque es que veo ya un juego de medio haciéndole un favor también a los concesionarios.

Entonces, leo aquí un artículo de *Portafolio* criticando a la Contralora, entonces diciendo que la Contralora está presionando al señor Luis Fernando Andrade y que el señor Luis Fernando Andrade se excusa diciendo que es que por medio de los controles que le están haciendo no puede hacer ejecuciones. Y entonces, hay una carta aquí donde dice que el doctor Luis Fernando Andrade en estos días sacó una misiva diciéndoles a los señores de la Procuraduría, a los señores de la Contraloría, que se sentía muy bien tratado.

Entonces, me preocupa ya el juego que están haciendo porque es que los tentáculos de los señores de las concesiones si son bien largos y esos si tienen a dónde llegar y ese jueguito de ellos si tienen como llegar a los medios, como llegar a todo el mundo para tratar de disuadir lo que está pasando allí.

Yo sé que el doctor Luis Fernando Andrade ha hecho una buena labor, mire la sanción que ya le está colocando al concesionario ZMB y eso es de aplaudir y hay que seguir ahí y el próximo martes va a haber un cabildo allí, y allí tenemos que seguir apretando porque ellos lo que estaban acostumbrados es a que nunca les pasaba nada. Entonces, sí queremos es que el doctor Luis Fernando Andrade y la Ministra nos digan cual va a ser la política, mire lo que hizo el Superintendente en Bucaramanga con el transporte masivo, tuvo que sacar el control allí y ahí de una vez todos funcionamos.

Entonces, lo que sí queremos Presidente y la moción es para que la señora Ministra y el doctor Luis Fernando Andrade puedan hablar con la venia de la Comisión, para que nos den las respuestas de qué vamos a hacer, cuáles son los dientes que se tienen, cómo vamos a atacar a esos concesionarios, porque o si no seguimos en lo que decía el doctor John Jairo Roldán, es discurso y discurso, yo, no encontramos respuestas allí. Esa es la moción para poderlos escuchar a ellos, Presidente muchas gracias.

El Presidente:

Yo quiero, ya han hablado dos de los citantes, nos faltan tres, doctor Didier Tavera, yo creo que la Presidencia considera improcedente la moción de orden en ese sentido, continuamos con el debate, ya anunciamos que vamos a tener tiempo suficiente, de manera que ellos tanto la señora Ministra, la he visto muy juiciosa tomando nota, atenta de las intervenciones de los dos honorables Representantes que hasta ahora lo han hecho, el señor Director de la ANI también y el señor Superintendente. De manera que no cortemos el orden del debate, la Presidencia considera improcedente esta situación y por consiguiente continuamos como se ha ordenado este debate, dándole la palabra al doctor Atilano Giraldo del departamento del Quindío, tiene la palabra.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Gracias señor Presidente, con los muy buenos días para todos, el saludo especial para la Ministra, para el Presidente de la ANI, para el doctor Juan Miguel Durán. Doctor Didier Tavera, yo creo que el Presidente le dio la explicación, ya con la decisión de la Ministra y del doctor Luis Fernando Andrade y Juan Miguel Duran de que nos acompañan la próxima semana.

Pues de verdad que este debate debemos de continuarlo porque es bien importante, además que son nuevos, la Ministra acaba de llegar, el doctor Luis Fernando Andrade también lleva poco tiempo.

A ver, inicio señora Ministra haciendo unas reflexiones, soy ingeniero civil, conozco el tema y de verdad es que las concesiones en este país son sinónimo de inequidad, injusticia, desorganización y falta de planeación, lo resumo en esas cuatro palabras.

Inequidad: Claro que sí, cómo es justo que un ingeniero que acaba de salir para un contratico de mínima cuantía, ese ingeniero de las primeras cosas que le enseñan a uno en la universidad y que desde luego tiene que ser cuidadoso, cumplir las normas y la ley, no se puede pasar del 50% en valor y en adición. Y vaya sorpresa cuando ve uno las concesiones, señora Ministra, en tiempo y en valor hasta del 800%, que injusto, que inequitativo de verdad, que inequidad con este grupo de profesionales.

Y como si fuera poco Ministra, el año pasado aprobamos las tales alianzas público- privadas, las APP, con unos montos superiores a 3.000 millones de pesos. Otra injusticia de verdad, esas si se pueden hacer a dedo porque eso en otras palabras también es sinónimo de obras a dedo, estamos legislando para los ricos de este país ¿Las concesiones para quién? pues para estas grandes constructoras,

las que tienen músculo financiero, ¿las alianzas público-privadas para quién son? pues para los que tienen esos recursos y pueden decirle al alcalde, al gobernador o al Ministerio "nosotros podemos hacer esta obra y cuando estemos terminando nos la pagan o cuando la terminemos".

Entonces, vienen las concesiones de primera generación con cincuenta mil errores, cosas como las que pude investigar en mi región; mejoramiento vial Armenia-Manizales, increíble pero cierto, una obra pequeña que gracias a Dios ya se inició, la intersección al municipio de Circasia, Ministra, doce años sin poder hacer esa intersección. Como ingeniero y ahora que tengo la oportunidad de estar aquí en el Congreso, fue de las primeras preguntas ¿Por qué no se ha iniciado esa obra? Es la pregunta y como me parece que en las investigaciones un particular le ganó al Estado, no llegaron a ninguna conciliación y vino el proceso que la norma permite y el particular le ganó al Estado y lo que más le llama a uno la atención en el proceso de expropiación es que el particular le ganó y eso se quedó como en silencio por mucho tiempo. Bueno está bien que los abogados se pueden equivocar y el otro consiguió el abogado más piloso, de más experiencia y ahí ¿qué pasó? es la pregunta y ¿qué pasa? Entonces eso se puede dar y sigue.

Entonces, vamos en las concesiones primera, segunda, tercera, cuarta, yo no sé hasta qué número vamos a llegar, hasta qué generación, que podamos decirle ahora si estas concesiones se van a hacer porque es una forma de hacer obras rápidas con unos constructores que tienen la infraestructura y además tienen el músculo financiero.

Pero otra de las cosas que pude averiguar, es que las primeras ¿cuál músculo financiero? con la cédula. ¿Sabe cómo construye Ministra esas doble calzadas? con lo que recogen en los peajes. Mire, fallas como esas, que injusticia y de verdad con este grupo de colombianos. Aquí la reflexión colegas es, porque yo creo que vamos a tener que legislar para los pequeños ingenieros, que vuelvan a tener esas "obritas", un ingeniero que acaba de salir tiene derecho a hacer una obra pequeña, darles la oportunidad, hoy yo a esos ingenieros no les veo oportunidad en ninguna parte. La única es tal vez que por allá consigan su trabajito como ingenieros residentes porque de verdad que no hay forma, bien complicado. Y como si fuera poco ahora el K no es la experiencia sino que el K es la parte financiera, oiga pues, financiera, eso sí que es gravísimo.

Que porque aquí se han dado problemas con los Nule que tanto conocemos en noticias y con los anticipos, pero es que para eso existen las pólizas. Yo creo que eso es de organizar, de terminar de adecuarlo.

Pero mire, aquí también lo que le llama a uno la atención y quiero Ministra, en lo siguiente, de verdad, qué falta de planeación y organización. Mire, mejoramiento vial Bogotá- Buenaventura, que importante ese mejoramiento vial, que lo necesita el país, tratado de libre comercio. Un puerto al que se le ha hecho una inversión muy grande, que está preparado y quizás hay que seguirle invirtiendo y queda un aterrado, cuando en ese mejoramiento vial, claro; en la administración pasada Bogotá-Ibagué, Ibagué inclusive Calarcá con el túnel de La Línea que es bien importante que se necesita, La Paila- Buenaventura y queda un cuello de botella como es Calarcá-La Paila. Dice uno bueno pero ¿es que el Estado en ese momento no tenía los recursos?, ¿no había forma de contratarlo?, ¿por qué dejar ese cuello de botella?, usted hacer el 80% y dejar el 20%, eso me parece que es detrimento también, eso es falta de organización y de planeación. Hacer una inversión bien grande y dejar un pedacito.

Pues me puse a averiguar y se hicieron otras obras, otras concesiones que no eran de interés nacional sino regional, para un departamento básicamente ¿Por qué se hace esa y no la nacional? Me parece que eso tampoco, ese Ministro debe tener su investigación, es que ahí hay que tener responsabilidad. Y hoy dentro de las poquitas, porque hice muy poquitas preguntas, la respuesta que me dio el doctor Luis Fernando Andrade precisamente a esa pregunta de ¿cómo van los estudios a ese cuello de botella Calarcá-La Paila? Me dice que ya se inició, que en el 2013 está el estudio, ahí arranca el proceso de contratación, óigase bien ¿Saben cuándo va a iniciar esa obra? En el 2014 o 2015. ¿Cómo no va a ser un error muy grande? cuando ya de pronto todas las otras obras están terminadas y ese pedazo apenas va a iniciar, eso es gravísimo.

De manera que si son unas reflexiones que yo quiero que todos las tengamos aquí en cuenta y de verdad que el llamado, mis estimados colegas, es a que tenemos que legislar para los pequeños constructores e ingenieros porque estoy seguro doctor Luir Fernando Andrade y yo creo que ya se debe estar pensando que en esas concesiones que tanto problema se han dado y que seguirán no sé hasta qué generación para llegar a lo ideal que queremos. Ahora van a aparecer las Alianzas Público-Privadas (APP) y vaya que en unos cuantos años nos vamos a dar cuenta de todos los problemas también que vamos a tener, porque esas obras así a dedo, directos ahí quedan, con inversionistas porque ya están llegando inversionistas extranjeros.

Quería hacer estas reflexiones y la última también muy pequeña también, que le hice una pregunta que en este país definitivamente los transportadores, yo digo que son muy tranquilos, muy calmados los camioneros pues llamémoslo así, es el único medio de transporte. El día que en este país los transportadores de verdad quieran parar, y en la línea paran el país, porque es que no hay otra opción. Yo creo que la línea férrea de este país la está pidiendo a gritos doctor Luis Fernando Andrade, es a gritos, tiene que hacer esa otra opción. Además que entiendo que es mucho más barato el

transporte férreo que el terrestre, pues el de camiones.

Le llama a uno la atención, donde escucha unos datos como estos, que vale más traer un conteiner de Buenaventura a Bogotá que traerlo de China a Buenaventura, cosas como esas, como estamos de graves. Por eso, mire la línea férrea Buenaventura-Buga creo que está en buenas condiciones, doctor Luis Fernando Andrade, Buga-La Tebaida, en Tebaida mi departamento está el puerto seco, está la zona franca, no hay que pensar mucho para saber que es una obra importante, cuántas tractomulas, Ministra, pueden llegar solo hasta Tebaida, van a descongestionar esa vía de Tebaida a Buenaventura a recoger y a descargar. Parece que esa línea férrea hasta ahí el resto del país lo necesita, es una reflexión de verdad que quiero dejarla ahí. Que el sistema férreo de este país hoy es una necesidad grande para todos los tratados de libre comercio que hoy tiene el país. Muchísimas gracias.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Ciro Antonio Rodríguez.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias señor Presidente y felicitarlo a usted por la conducción de este debate, saludar muy especialmente a la señora Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez, al doctor Luis Fernando Andrade, Presidente de la ANI y al doctor Juan Miguel Durán, Superintendente de Puertos y Transporte.

Sabemos señora Ministra con todo su equipo, que el reto que tiene no es fácil, más cuando como se ha anunciado acá, carga usted toda una historia, uno diría que no una historia muy buena, un gran peso para usted poder jalonar este sector tan importante como es el sector vial, pero confiamos en su equipo y confiamos en todo el sector del Ministerio de Transporte que tienen las capacidades, les ve uno la voluntad, les ve uno la transparencia de sacar adelante esta gran inversión de cerca de 40 billones de pesos que tendrá el país y de esta forma poder no solo prepararnos y sino tener un país listo para la competitividad y la productividad de nuestro país. Y como lo dijera el doctor Didier Tavera, así lo han venido demostrando en la concesión del tramo uno, no se han dejado capturar de los concesionarios y esperamos que sigan así, pero de la misma forma aplicando instrumentos tan eficaces que tienen todos estos procesos de contratación, que si bien es cierto en el pasado no han podido funcionar, son instrumentos legales con que se cuenta para sacar adelante este importante sector.

Yo solo voy a referirme a un solo proyecto, doctor Luis Fernando Andrade, que he venido insistiéndole, inclusive esta Comisión estuvo en el municipio de Ocaña analizando y estudiando la importancia que tiene para el departamento Norte de Santander que diríamos nosotros y usted doctora Cecilia Álvarez usted lo conoce, si es un departamento atrasado en materia de infraestructura vial, que necesita respuestas rápidas y eficaces, nosotros conocemos la voluntad del Gobierno nacional, sabemos de las proyecciones que tiene el Gobierno nacional en materia vial con respecto al departamento Norte de Santander, pero estamos a la espera de unas soluciones prontas y hemos venido manejando con la ANI la posibilidad que la vía entre Ocaña-Agua Clara-Puerto Capulco sea realizada a través de la concesión de la Ruta del Sol, Tramo Dos. Esta vía es de gran importancia, doctora Cecilia Álvarez, porque conecta toda la región de Cúcuta y Venezuela con la Ruta del Sol y de la misma forma conecta la Ruta del Sol con el río Magdalena y la línea férrea, como se ha dicho aquí también. Yo quiero resaltar al Presidente Juan Manuel Santos que le ha dado un gran impulso a la navegabilidad del río Magdalena de la misma forma como a la línea férrea.

Solo quisiera pedirles un favor para que este proyecto sea viable y realmente lo podamos nosotros tener en el menor tiempo posible, que hoy veo tres entidades diferentes haciendo el mismo estudio; por un lado Invías tiene el contrato adjudicado a la firma Ayesa S.A., cuyo objeto es "Estudios y diseños para el mejoramiento de la vía Agua Clara-Ocaña- Sardinata-Astilleros-Cúcuta". De la misma forma la ANI manifiesta que ha hecho un convenio interadministrativo con el Fondo de Adaptación para reestructurar todo el sistema vial del departamento Norte de Santander y en este proceso que lleva la ANI también el concesionario está proponiendo hacer un estudio pero ya muy específico sobre el tramo entre Ocaña-Agua Clara-Puerto Capulco, es poder reunir estas tres instituciones señora Ministra y que se le deje esa gran posibilidad al concesionario Ruta del Sol, que haga esos estudios y de la misma forma adelante este proceso.

Eso traería muchas ventajas para la construcción de esta vía, primero que las obras se iniciarían ya en el año 2013, usted nos lo dijo allá en Ocaña, doctor Luis Fernando Andrade, que en siete meses podrían empezar la iniciación de esas obras y nos estaríamos ahorrando nosotros 27 meses para la ejecución de este proyecto. De la misma forma este concesionario tiene toda su infraestructura como equipo situado en Aguachica, esto tiene que producir algunos beneficios económicos de conocimiento de la zona, de todo el licenciamiento que se tiene en la región y nos facilitaría a nosotros que este proyecto se llevara a cabo en el menor tiempo posible.

Yo quisiera que nos mostraran la última filmina donde vemos nosotros uno de los grandes avances en este sector de la Ruta del Sol, tramo dos, que por la circunstancias en Ocaña de no tener nosotros un servicio aéreo continuo, yo la transito semanalmente y los avances son significativos señora Ministra, ya uno casi que podría decir que hay más de treinta kilómetros entre San Martín y el punto de

Agua Clara ya en doble calzada y esperamos nosotros que en muy poco tiempo estén al servicio del país, así está planteado que el sector de Agua Clara quedaría y esto está proyectado para ser entregado en el mes de diciembre.

Entonces, sí vemos unos grandes avances por parte de la ANI y esperamos que estos éxitos sean trasladados a todo el desarrollo vial de nuestro país. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Jairo Ortega.

Honorable Representante Jairo Ortega Samboni:

Gracias señor Presidente, un saludo a nuestra Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez; al doctor Luis Fernando Andrade, director de la ANI; al doctor Juan Miguel Durán, de la Superintendencia de Puertos; al doctor Nelson Izaciga, Contralor Delegado para la Infraestructura, y a todos los asistentes.

Permítanme compartir con ustedes y celebrar estos dos añitos, pues acá me molestaban, que estaban haciendo alusión, me estaban diciendo Moreno de Caro o Jairo Ortega de Caro. Dos añitos Ministra que no quiero ser injusto con usted como lo fue hace algunos días en plenaria, donde usted acabó de llegar a la Cartera de Transporte y a usted le llovieron todas las críticas de algo que usted apenas va a empezar, yo creo que ahí uno no puede ser injusto, uno tiene que ser aterrizado, pero sí con los que ya tienen tiempo en el Gobierno.

Yo creo que con el doctor Nelson Izaciga de la Contraloría, con el doctor Juan Miguel Durán de la Superintendencia y de pronto con el doctor Luis Fernando Andrade que ya tiene año y unos cuantos meses. Quiero ser dinámico como lo dijo John Jairo Roldán, no vamos a repasar lo que empezamos hace dos años con algo que se denunció que había corrupción o algo oscuro en el tema de las concesiones, llámese primera o cero, o cuarta, o quinta, o décima categoría, no sé cuántas son, supuestamente son tres porque estamos en la cuarta, pero que había corrupción. Precisamente por lo que dijo aquí el compañero Atilano Giraldo, uno no entiende como la CGR en un hallazgo que le encuentra a la concesión de la malla vial del Valle del Cauca, que la licitación fue abierta y se rigió de conformidad con lo previsto en la Ley 80 y uno lo poco que entiende, lo que medio entiende es que la Ley 80 estableció para las adiciones y unos plazos y que no puede superar el 50%.

Pero uno ve en los informes de la misma CGR, todas estas supuestas irregularidades porque no son fallos que se volaron el monto que estableció la ley. Entonces, uno dice ¿dónde están ya los fallos? Es que tiene que haber fallos por Dios, tiene que haber devoluciones y uno ve en el tema del Valle que el ingreso esperado y hay unas adiciones que ellos mismos dicen "Se celebró un contrato adicional" prácticamente una nueva concesión en el tema de Media Canoa-Loboguerro-La Buga, de la vía de Buga-Buenaventura.

Entonces, uno no entiende como si hay un objeto de un contrato de una concesión y la misma Contraloría dice es prácticamente una nueva concesión. Por Dios, uno no entiende esto, yo soy abogado, he sido órgano de control y me va tocar que volver a la universidad o cambiar, venirme acá porque eso si no lo entiende uno y no lo entendemos los vallecaucanos y los colombianos, no lo entendemos doctor Nelson Izaciga, desafortunadamente no vino la Contralora pero este debate va a continuar, porque es que yo creo que no es el tiempo para terminar y no podemos desfallecer porque los resultados deben de darse, penales, lo dijeron ahora, penales para los funcionarios así no estén en el extinto INCO, pero tiene que haber responsables.

Por lo menos aquí escucha uno en los hallazgos, uno de tantos, mayor reconocimiento al concesionario, por inflación, varios, no voy a decir las concesiones, de todas las concesiones hay hallazgos, adiciones y modificaciones sin análisis de precios. En el tema del Valle pregunté por escrito: ¿Cuánto valía la vía Palmira-Cali? Palmira que es mi tierra, porque consideramos que ya la pagamos, el ingreso esperado ya le llegó al concesionario, no aparece, no hay.

Entonces, ¿cómo hicieron para determinar un valor y así mismo un plazo? No lo hay. Allí es donde el funcionario debe actuar, por eso yo no estaba de acuerdo con el anterior Ministro, el doctor Germán Cardona: "yo en eso ya no me meto, eso es de la Contraloría", No señores, ustedes como funcionarios tienen una responsabilidad con el Gobierno y con los ciudadanos, porque si hay una irregularidad en un contrato celebrado, tienen que entrar a mirarlo, a revisarlo y allí hay que reconocer, doctor Luis Fernando Andrade, usted está revisando, usted se comprometió con mis paisanos y con mis vallecaucanos y mis palmiranos el 25 de mayo, pidió dos meses, yo lo vi corto, van cinco pero no importa. Pero usted se comprometió a revisar ese contrato porque supuestamente hay violación a la ley y si hay violación a la ley, pueden haberlo firmado los anteriores que se tiene que revisar y eso es lo que estamos pidiendo para el tema del Valle del Cauca, igual sucede para todos los demás.

En el tema del Valle, señora Ministra, hay un contrato adicional para una concesión y lo dice la misma Contraloría, que es una nueva concesión y donde el Presidente y los Ministros han dicho "esa vía Buga-Buenaventura le interesa al país", no al Valle del Cauca, al país, porque por allí salen todos los productos, ingresa toda la materia prima, se necesita, pero le cuelgan, como dijo Luis Guillermo Barrera, que le van colgando a las concesiones más obras a cargo de unos peajes que ya estamos pagando y que consideramos que hemos pagado. Esas son las quejas que hemos colocado Ministra, doctor Nelson Izaciga, esos son los resultados que

pedimos, que no lo veo en este hallazgo de marzo de 2011, porque estamos criticando que el modelo financiero favoreció al concesionario, eso es lo que se tiene que revisar, porque tampoco es justo que el concesionario no recobre lo que invirtió, con intereses y con todo lo financiero, tiene que recuperar su inversión, pero si ya la recuperó, lo dice el mismo contrato y lo dicen ustedes aquí, entonces, se tiene que parar la concesión, se tienen que entregar las vías que estaban dadas en concesión. Eso es lo que estamos pidiendo en el caso de la Valle del Cauca, sí me aterra de tanta investigación que ya hay pero no vemos los resultados, con respeto lo digo, no los vemos ¿Será que faltan más funcionarios? Pidámosle a la Contralora que delegue en algunos funcionarios comprometidos, no como los que me he encontrado en el INCO, que cuando he ido a averiguar, doctor José Caicedo, para revisar este modelo porque es que Palmira mi tierra creemos que ya hemos pagado los peajes porque la información financiera nos la ha entregado la misma entidad del Estado y encontramos miles de millones de pesos solamente en dos peajes que es como el 30 y pico por ciento y es por eso que no quieren, con respeto "no quieren soltar la gallinita de los huevos de oro" que son los peajes de Palmira, que es el de mayor volumen.

Entonces, uno ve en los funcionarios del INCO cuando uno va, señor Contralor, un obstáculo "eso no se puede", "eso no se puede tocar", "pierde el concesionario", "eso ya está contratado", o sea, eso no se va a dar. Si no tenemos unos funcionarios que se pongan la camiseta del Gobierno, de los ciudadanos, desafortunadamente ellos no son de allá del Valle o de pronto de Sogamoso, o de pronto de Antioquia o de pronto de Cúcuta, son de aquí de la Capital, entonces, no van a sentir esos peajes. Cuando tengamos unos funcionarios comprometidos y sienten obligatoriamente a estos concesionarios que algo les cabe de responsabilidad, porque ellos saben que esto con ello violaron la ley, una ventaja, una gabela que les dio el Gobierno en su época pero que ya afortunadamente hay algunos paisanos que estamos despertando y exigiendo que se cumpla la ley para nuestras regiones, que si bien es cierto hay buenas vías pero que las paguemos, lo vale, no lo que no vale, o lo que ya se pagó y ellos recuperaron.

Entonces, yo no me adentro más Ministra, doctor Luis Fernando Andrade y doctor Nelson Izaciga, porque el tema es largo, el tiempo es corto, pero si queremos resultados.

Perdón Presidente, le reitero Ministra que hemos venido hablando en el Valle de que ese tramo que vale 231.000 millones de pesos de Media Canoa-Loboguerrero que es un solo tramo de esa vía Buga-Loboguerrero lo asuma el Gobierno, eso dio pie para la prórroga del contrato de concesión por 39 años más y nadie sabe explicar por qué prorrogaron 39 años más, de 20 iniciales. Entonces, si el Gobierno asume ese costo de esa obra nos quitamos por ahora ese problema porque se debe retrotraer esta prórroga y ya después analizamos el tema que si el ingreso esperado ya lo tienen los concesionarios, porque consideramos que ya lo tienen. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño, Vicepresidente de la Comisión Sexta:

Como no Representante, en coordinación con la Mesa Directiva hemos definido que hasta que abran el registro en plenaria se van a atender las intervenciones de los Representantes y creo que quedan argumentos suficientes para la Contraloría, para la Superintendencia, ANI y el Ministerio para que dentro de ocho días arranquemos directamente con los citantes. Tiene la palabra el honorable Representante Didier Tavera.

Honorable Representante Didier Alberto Tavera Amado:

Gracias señor Presidente. El doctor Ciro Rodríguez hacía alusión a la trayectoria y a la seguridad que nos da la designación de la señora Ministra y de eso no cabe duda aquí en la Comisión, como también el respaldo que le hemos dado al doctor Juan Miguel Durán, al doctor Luis Fernando Andrade, y aquí digamos que después de escucharlos a todos yo quisiera centrar mi debate frente al tema de qué posición vamos a adoptar y el escenario es cómo escuchar realmente al Gobierno, cuál va a ser esa posición para poderle dar solución y que haya realmente unos resultados frente a todas las denuncias que se han presentado durante estos dos años. Yo cuando veía al doctor "Ortega de Caro" frente al escenario de los dos años con el ponqué, pues realmente llamamos la atención. Pero miren que tenemos que evaluarlos, aquí hemos denunciado durante dos años y vemos como los tentáculos de los concesionarios le salen al paso.

La Contraloría que ha hecho un buen trabajo, el Ministerio que ha hecho un excelente trabajo, a mí me gusta leer los medios, yo tengo aquí la comunicación de *Portafolio* del 19 de octubre donde dice que con ellos se financiará la construcción, hablando de peajes y resaltan la labor que está haciendo el doctor Luis Fernando Andrade, que muy bueno el trabajo y que realmente se va a cumplir la palabra de todos los compromisos empeñados, pero en la última de *Portafolio* ya empiezan a amenazar, como intimidar al Director de la ANI, que se estaba excusando con la Contraloría y luego atacan también a la Contraloría, que estaban haciendo bien las cosas pero miran a ver cómo le ponen ahí un freno.

Entonces, si lo importante de este debate en la próxima semana es escuchar que el Gobierno diga: "Vamos a tener contundencia, vamos a ser claros, vamos a actuar sin miedos, aquí vamos a afrontar las realidades de las dificultades", Porque entonces, todo el mundo empieza a ver como ataca en este escenario. Y lo otro es tener la certeza para poder atacar a los concesionarios. Mire el caso

que voy a empezar a mencionar y es la vía Bucaramanga- Barrancabermeja-Yondó-Remedios, allá en Antioquia, doctor John Jairo Roldán, este era un compromiso y se había estructurado dentro del Fondo de Adaptación esta concesión y tuvimos una reunión con toda la Bancada santandereana, con la señora Ministra y quedamos de que nos iban a dar una respuesta, la respuesta es que sin reunirnos señora Ministra, encontramos que decidieron bajarla del Fondo de Adaptación y no nos comunicaron a la Bancada Parlamentaria de Santander, sin distingo de partido, sino que era un compromiso que se iba a revisar antes de tomar cualquier decisión y ya está claro que lo bajaron del Fondo de Adaptación.

O sea, ya eso no va por el Fondo de Adaptación y dentro de los alegatos que nos dan dicen: "Es que la entidad el 13 de agosto suspendió los trámites para iniciar la Convocatoria FACA024 del 2012, pues estableció por parte que el corredor Bucaramanga- Barrancabermeja-Yondó, está incluido dentro de las obligaciones condicionadas del Contrato de concesión 002 del 2006, vigente a la fecha, celebrado por el Instituto Nacional de Concesiones, hoy Agencia Nacional de Infraestructura y porque hay divergencias jurídicas en la comprensión".

Y esta decisión, cuando nosotros nos reunimos con usted ya la había tomado, o sea que mire Ministra que la asaltaron en su buena fe. Yo reclamaba por qué el doctor Luis Fernando Andrade no estaba ese día, me dieron algunas explicaciones, pero mire que a usted la asaltaron en su buena fe, el doctor Luis Fernando Andrade no estaba y a nosotros nos dijeron mentiras, porque resulta que esa reunión fue en septiembre y esa decisión ya se había tomado el 13 de agosto Ministra. Entonces, sí nos preocupa también para que usted mire como ajusta sus cargas ahí en el Ministerio para que no les digan mentiras, además porque nos las dijeron a nosotros, y entonces, los colombianos dicen: "Si se burlan de los Congresistas que los ponemos allá y tienen como hablar, qué será del pobre campesino de a pie, o el pobre transportador de a pie si le están diciendo mentiras a ellos.

Entonces, eso es Ministra para llamar la atención y a la vez decirles que tampoco nos podemos dejar amedrentar del concesionario, de que dice que ya tiene avance progresivo para poder estructurar este proyecto. Entonces, si es cierto ¿cómo lo estructuramos? Porque nosotros tenemos varias quejas y varias falencias frente a este concesionario que es el ZMB porque usted sabe doctor Luis Fernando Andrade de las conversaciones que ellos querían echar mano y a ver como "enredaba" perdónenme la palabra si así lo podemos decir, para ver cómo enredaban a la ANI, para poder decir que le cambiaban un tramo que era el de la Cemento al Café Madrid, al tema de Bavaria y el del tramo 6 que era especialmente el tema de La Virgen a la Cemento, donde querían cambiar.

Entonces, para que ya que ellos están echando mano, es cómo jurídicamente defendemos y los obligamos. Este martes 30 de octubre va a haber un cabildo, yo sí quiero comprometer, me decía aquí su asesora, que la Ministra tiene un compromiso, pero queríamos señora Ministra que usted comprometa al Viceministro de Transporte, al doctor Luis Fernando Andrade y al doctor Juan Miguel Durán que nos acompañen este martes 30 de octubre a las ocho de la mañana, este cabildo lo vamos a hacer directamente en la zona para escuchar a la comunidad, para que hagamos ese recorrido y no podamos de que a través de estos "tribilingües" jurídicos que puedan hacer allí los señores concesionarios terminen saliéndose con la suya, que además, vuelvo y lo repito; lo felicito doctor Luis Fernando Andrade por haber tomado la decisión de sancionar y creo que es la primera sanción que se toma en no sé cuántos años, de sancionar a un concesionario, porque antes era haciéndole favores a los concesionarios porque como aquí bien lo dijeron, los concesionarios tienen tentáculos en todos los medios, en las esferas del poder, en las esferas del control, en los medios de comunicación y creo que ha llegado el momento en que ellos respondan por lo demás.

También en esa nota encontramos que del 21 de septiembre de 2012 se firmó un "Otrosí" para revisar el tema de Bogotá a Cúcuta, en el tema que hemos peleado nosotros, de Duitama-Pamplona. Queremos también doctor Luis Fernando Andrade que usted también nos explique ¿cuál va a ser la funcionalidad? Porque ahí se han hecho unas inversiones importantes y queremos que le demos celeridad, ¿cuál va a ser el mecanismo frente a este Contrato Interadministrativo 001008 en el sentido de excluir el corredor vial Bucaramanga -Barrancabermeja que es el mismo que sacaron, ¿qué decisión van a tomar y cuál decisión tomaron frente al tema de Duitama-Pamplona-Cúcuta?, porque me dicen que esto se lo van a incluir en una concesión, cómo va a quedar establecido.

Y también doctor Luis Fernando Andrade nos atañe esa preocupación, sabemos que el Fondo de Adaptación sí está estructurando la concesión Zipaquirá-Palenque y el tema de Cúcuta, en el avance que se está haciendo de Bucaramanga a Pamplona y cómo estructurar la nueva concesión que quedaría a Cúcuta para sacar lo que está concesionado hoy de Cúcuta a Pamplona, sí queremos saber en qué quedó el compromiso, doctor Luis Fernando Andrade, de la concesión Duitama-Charalá-San Gil, que por favor nos digan, señora Ministra ese es un compromiso del señor Presidente de la República, es saber mediante qué mecanismo, cómo lo vamos a hacer, a qué se lo vamos a colgar, porque aquí con el paisano Luis Guillermo Barrera de Boyacá, estamos muy interesados en conectar al hermano departamento de Boyacá y además porque esta es una arteria importante no solamente para la competitividad, sino que hace parte de los corredores de la prosperidad.

Esto en razón a que no lo vemos estructurado, Ministra yo le decía aquí de forma jocosa, yo quisiera pagar todos los peajes del Valle, pero que en Santander viéramos esas vías y el doctor Luis Guillermo Barrera me decía "en Boyacá los hemos pagado pero no nos las han hecho", nosotros en Santander tenemos unas dificultades y aquí el Representante Miguel Ángel Pinto me decía "bueno y quién nos va a responder frente a todo el recaudo de peajes que está haciendo en este momento el Invías". De los peajes que están estructurados hoy de Zipaquirá-Palenque, ¿cómo se van a articular?, ¿qué obras se van a hacer?, ¿cómo quedan inmersos? Porque dentro de los hallazgos de la Contraloría que hacen a la concesión ZMB, es que resulta que los señores no incluyeron el recaudo de los peajes durante muchos años allá, esos excedentes del peaje Rionegro y del peaje de Lebrija que sí lo pagaron todos y que no quedó incorporado dentro de esa concesión.

Entonces, para que no se vuelva a repetir los mismo, doctor Luis Fernando Andrade, y le hagamos un control a esos recursos, porque usted bien lo sabe que dentro de los hallazgos que también hizo la Contraloría y en lo que nos reunimos y con la auditoría en el tema de la Legal de Cuentas, doctor Luis Fernando Andrade, está la preocupación de los 3.8 billones que no cuadran entre el informe presentado por la fiducia, las contabilidades presentadas por los concesionarios y también lo mismo que se ha dicho del control que tiene que ejercer la ANI. Entonces, si no queremos que allí, porque es un debate que estamos dando señora Ministra y usted que como nosotros, desde la familia del Grupo Santodomingo en el tema de Bavaria allá usted que conoce todo el tema financiero y fiscal. Ministra qué hacer, que el país se está desangrando pagando las fiducias y entonces para que las fiducias nos estén dando datos engañosos o mentirosos, en que no concuerdan con los datos que da la fiducia, los reportes que hacen los concesionarios y el reporte y el dato que tiene la ANI y que tienen los revisores fiscales.

Entonces, perdemos plata en revisorías fiscales, perdemos plata en auditorías, perdemos plata en las fiducias y realmente los Congresistas no tenemos nada que hacer. Y aquí es donde también tiene que haber una responsabilidad doctor Luir Fernando Andrade, y yo sí quiero señora Ministra que sea un compromiso suyo y que no de los organismos de control, es que nos dé una explicación, por qué no hubo interventoría desde diciembre hasta agosto a la Concesión DZMB en Bucaramanga, porque estos tras de que ellos están haciendo lo que han querido y si no hay una interventoría, pues peor aún, pueden seguir haciendo lo que quieran.

Entonces, aquí señora Ministra si es el compromiso y podríamos seguir mencionándoles el escenario de la infraestructura vial de Santander, pero doctor Luis Fernando Andrade yo creo en su palabra y estamos ad portas de la visita que vamos a hacer en la provincia veleña para ver cómo vamos a articular la vía que viene de Tunja a Barbosa-Vélez-Landázuri – Cimitarra-Puerto Araujo, para conectarla con la Ruta del Sol, cómo va a ser el tema de la vía férrea, cómo va a ser el tema de la estructuración de ese anillo vial o de esa variante que va a conectar la vía que viene de Zipaquirá-Barbosa y cómo hacemos una verdadera variante que incluya la vía que conecta Zipaquirá-Barbosa-Palenque con la que viene Tunja -Barbosa-Vélez.

Y señora Ministra, aprovecho para llamar la atención de que hay una importante inversión, celebramos aquí la inversión que hizo el Invías de casi 200.000 millones de pesos sobre la vía Vélez-Landázuri, Landázuri-Cimitarra, pero tenemos un problema enorme; la entrada a Vélez tiene un deterioro total, que se nos va a ir la banca, se nos va a ir la calzada y allí no hay los recursos, señora Ministra, ese también es un compromiso que usted adquirió en esa reunión, de saber cuánto va a ser, que usted me decía que más o menos cuánto podría costar esta intervención, algunos ingenieros dicen que seis mil, otros que ocho mil, lo importante es que ustedes hagan una visita allí, porque estamos hablando de este corredor importante como le hacemos ese mantenimiento y que además, esta fue la única vía que nos dio la mano cuando en el Socorro, en el sitio conocido como El Teherán y cuando de Bucaramanga a San Alberto colapsó, allí la gente tuvo que dar la vuelta por esta vía importante y fue la que sufrió las consecuencias del tráfico pesado y que se deterioró aún con mayor razón.

Entonces, para terminar señora Ministra queremos pedirle que revise bien el escenario de los funcionarios allá del Ministerio para que no les digan mentiras, porque en una reunión con usted nos dijeron mentiras, que qué decisión iban a tomar y resulta que encuentro que esa decisión la tomaron el 13 de agosto. O sea, creo que señora Ministra usted tomó posesión el 3 de septiembre y le dijeron ya mentiras que se comprometiera, que íbamos a ver cómo revisábamos y ya habían tomado la decisión antes. Entonces, le mintieron a usted entrando, "la inauguraron Ministra" y le dijeron mentiras aquí a la Bancada Parlamentaria de Santander, le dijeron mentiras al país y nosotros llevando lo peor Ministra, nosotros diciendo en Santander: "tenemos un compromiso que vamos a reestructurar la vía" y resulta que ya habían sacado la decisión, doctor Luis Fernando Andrade.

Entonces, es lamentable para nosotros, el político desprestigiado y fuera de eso desprestigiado le confirman y le dicen que es mentiroso, pero además mentiroso comprobado, ni siquiera mentiroso en duda sino mentiroso comprobado, pero no es culpa de nosotros y estos es bueno que el país lo sepa, estas mentiras no fueron por los Parlamentarios de Santander, estas mentiras fueron allá por el Ministerio que no le dice la verdad a los Congresistas para que puedan trasladar, doctor Luis Guillermo Barrera. Entonces, así sí es muy difícil y muy complicado hacer este control, eso lo

que quiero anotar y la verdad en la moción que yo pedí, hoy no podemos hacerlo, pero sí queremos en la próxima sesión pedirle a los colegas que los escuchemos a ustedes, que nos definan esa política cómo van a hacer y cuál es el norte que vamos a tocar. Muchas gracias Presidente, muchas gracias Ministra, muchas gracias doctor Luis Fernando Andrade y doctor Juan Miguel Durán.

El Presidente, honorable Representante Silvio Vásquez Villanueva, Presidente de Comisión Sexta Constitucional Permanente:

Le concedemos el uso de la palabra al doctor José Edilberto Caicedo Sastoque.

Honorable Representante José Edilberto Caicedo Sastoque:

Muchas gracias señor Presidente, me ha pedido una interpelación a la intervención del Representante Didier Tavera, porque es del tema puntual de allá, el colega también de Santander. Entonces, quisiera Presidente que usted la otorgara y con gusto yo le cedo la palabra que es un momento no más.

El Presidente:

Qué pena doctor Miguel Ángel Pinto, pero la Presidencia no tenía conocimiento de su solicitud de interpelación. Con mucho gusto, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Miguel Ángel Pinto Hernández:

Gracias Presidente. Solamente quería saludar a la Ministra, al doctor Luis Fernando Andrade y por supuesto al doctor Juan Miguel Durán.

Solamente era para no ser repetitivo con lo que se ha planteado en el tema de Santander, agregar una pequeña connotación; en el debate que hicimos aquí en la Comisión Sexta en Bucaramanga había también un compromiso del Ministerio, adicionalmente a todo lo que ya el Representante Didier Tavera aquí ha manifestado y por eso no quiero volver a hablar sobre lo mismo, pero se quedó un tema en el tintero y es el compromiso que se había hecho a través del Ministerio de hacer en Bucaramanga, en Santander específicamente el anillo vial externo que va de Piedecuesta a Girón, que es una obra que se ha venido reclamando, que la sustentamos ese día en debida forma en Bucaramanga y por supuesto que también estaba allá el doctor Luis Fernando Andrade presente en ese día, cuando estaba el doctor Miguel Peñalosa y se había manifestado de que esa obra se iba a hacer.

Entonces, yo quiero aprovechar ahoritica la presencia de ustedes para que se le pueda ratificar al departamento de Santander, adicionalmente a todos los temas qué va a pasar, para que podamos decirle nosotros también a los santandereanos qué va a pasar con el anillo vial externo de Piedecuesta a Girón. Y reiterar por supuesto la solicitud que ha hecho Didier Tavera en lo que tiene que ver con la doble calzada de Café Madrid a La Virgen, porque es un tema que también tiene que ver con otro punto que es el de Metrolínea, que ha sido parte también de nuestro debate en la ciudad de Bucaramanga, el Metrolínea no ha podido ingresar a la zona norte que es la zona que más requiere el tema del sistema de transporte masivo y es donde está la mayor cantidad de usuarios y ya lo habíamos dicho allá, que era por donde se debió haber iniciado el sistema de transporte masivo y esta obra se requiere.

Y el tema del cabildo del día martes en Bucaramanga, es para que también le podamos dar una respuesta a la ciudad para saber qué va a pasar con eso. Le agradezco al doctor José Caicedo por la interpelación que me ha concedido.

El Presidente:

Tiene la palabra doctor José Caicedo.

Honorable Representante José Edilberto Caicedo Sastoque:

Gracias señor Presidente. Muy breve el saludo a la señora Ministra Cecilia Álvarez, bienvenida a este "potro" por no decir otra cosa, pero no se siente uno muy cómodo por ese reto que usted tiene, no es fácil estar ahí donde usted está, este es el tercer Ministro de Transporte que tenemos en este Gobierno, al segundo Presidente de la ANI o al primero de la ANI, pero el segundo funcionario que maneja las concesiones viales también un afectuoso saludo al doctor Juan Miguel Durán, Superintendente, a los miembros de la Contraloría el doctor Nelson Izaciga, al doctor León Balmore Aguinaga, muchas gracias por estar acá, un saludo muy especial a los miembros de la comunidad de Silvania- Cundinamarca sobre la concesión Bogotá-Girardot, a los presidentes de las juntas que están aquí pacientemente escuchando y se están tranquilizando porque los problemas no son solamente en la vía Bogotá-Girardot, esa es parte del consuelo, a la señora alcaldesa de Granada que le dejar en su entrada por allá 10 kilómetros debajo de la entrada a Granada, en la concesión Bogotá-Girardot, al Alcalde de Silvania, al Personero de Soacha que acaba de denunciar que todas las obras de la concesión Bogotá-Girardot en lo que tiene que ver con TransMilenio Bosa-Soacha están detenidas y lo advertimos desde hace un año y no ha pasado absolutamente nada.

Yo celebro que la señora Ministra entienda que vamos a continuar este debate y que hoy no se puede cerrar, este es un tema supremamente serio que le compete a esta Comisión por ser la Comisión de los temas de transporte y de los temas de las concesiones viales y muchas gracias Ministra porque usted aquí se va a enterar de muchas cosas. Esto ya lo hemos repetido, es decir, como dijo el Representante Jairo Ortega Samboni, completamos dos añitos pero repitiendo todo y no pasa nada, a mí me da inmensa pena con lo que voy a decir, pero no pasa nada, en el INCO que ahora se llama ANI pero que es igualitico.

Y voy a empezar, yo tenía cuatro temas, un poco las responsabilidades del INCO ahora la ANI frente a las concesiones, la concesión Zipaquirá-Palenque, la concesión BTS de la cual de manera magistral el Representante Luis Guillermo Barrera ha estado al frente de este gravísimo problema que tenemos con los señores "Solarte y Solarte" y con todo lo que significa el impacto para nuestra comunidad. Estuve por invitación del Representante Luis Guillermo Barrera, que también está como muy querido conmigo, me invitó a Boyacá y me vine, gasté seis horas y media entre Iza-Boyacá y Zipaquirá y daba vergüenza porque donde más había trancón era en los peajes, muy bien montados por supuesto, pero una vergüenza de concesión vial que uno dice ¿cómo puede pasar esto en este país? Y se puede estar uno quejando durante dos años y no pasa absolutamente nada. Y el tema de la concesión Bogotá -Girardot y la Ruta del Sol tramo 1, para que sean parte del debate el próximo 31 de octubre.

Pero quiero empezar señor Presidente, que yo tengo aquí una proposición que va a complementar este debate y que va encaminada a que haya una claridad por parte del Presidente de la ANI y un conocimiento a la señora Ministra sobre la Ruta del Sol, especialmente el tramo 1, yo creo que ahí hay unos problemas gravísimos, hace dos años nos vendieron que por fin se estaban haciendo la adjudicación de unas concesiones absolutamente magistrales y que no íbamos a tener los problemas y miren lo que se está viniendo.

Hay una proposición que quiero que inmediatamente la pongan a consideración, para citar nuevamente a la señora Ministra, pero si se va a continuar el debate el próximo 31, pues que esta proposición sea complementaria, pero adicionalmente al doctor Luis Fernando Andrade, que ya está presente, al doctor Juan Gabriel Uribe, Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a la doctora Luz Helena Sarmiento, Directora de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, invitar a la doctora Sandra Morelli que es muy importante que esté aquí, al doctor Alejandro Ordóñez, Procurador; al doctor Jorge Cruz Feliciano, Contralor Delegado para el Medio Ambiente; al doctor Óscar Darío Amaya, Procurador delegado para Asuntos Ambientales; a los señores Hernán Alonso Moreno alcalde de Villeta; Doris Acero de Vera, Alcaldesa de Guaduas; Fernando Muñoz Pedraza, alcalde de Puerto Salgar; al doctor Richard Cabello, Gerente para América Latina de la IFCC; y a los señores Carlos Alberto Solarte; doctor Luis Guillermo Barrera, una noticia alentadora, los señores del tramo 1 son los mismos de la BTS, Solarte y Solarte "que belleza", y Ricardo Postarini del Consorcio Vial Helios, a un debate de control político sobre el proyecto Ruta del Sol tramo 1, para que los citados se sirvan dar respuesta al cuestionario que yo adjunto.

Ahí le estoy pidiendo señor Presidente, que nos informe el Ministerio y la ANI ¿Cuándo se adjudicó el tramo 1 del proyecto?, ¿cuáles fueron las condiciones que se impusieron al concesionario para construcción de dicho corredor vial?, ¿cuál es la situación actual de dicho proyecto?, ¿por qué el concesionario no quiere construir la obra conforme a los diseños que le fueron entregados?, ¿cuál es la posición del ministerio a su cargo respecto a la situación de dicho tramo?, ¿qué piensa hacer el Ministerio si el concesionario persiste en no realizar el proyecto conforme a lo contratado?

Igualmente, al doctor Luis Fernando Andrade que explique ¿qué papel cumple dentro del contrato, el llamado panel de expertos, si dicho panel fue conformado, existe, se ha pronunciado sobre el particular y cuál es la posición de la entidad a su cargo a ese respecto? Que también nos diga el 31, el Ministro de Ambiente ¿Cuál es la posición del Ministerio a su cargo frente a la situación ambiental en que se encuentra el tramo 1 de la Ruta del Sol?, qué acciones ha realizado ese Ministerio para darle una solución al conflicto que se ha suscitado con el concesionario vial, teniendo en cuenta que se aducen razones ambientales, ¿por qué se impide que sobre la reserva San Francisco en el municipio de Guaduas se pueda seguir el tramo y se supone que ese proyecto se había entregado en condiciones adecuadas, licenciado ambientalmente y sobre el camino aparecen las posiciones que ahora toma el concesionario y qué posiciones ha tomado en ese sentido también -no está aquí pero hay que adicionar a la misma Contraloría-, ese es un proyecto que lleva ya un buen tiempo y hasta ahora no se ha movido en los primero 27.5 km, no se ha movido un metro cúbico de tierra, ese es un tema que va a una proposición del concesionario de presentar una propuesta alternativa que vale entre 400.000 y 600.000 millones de pesos, ese es un escándalo para este país, que una nueva concesión y el tramo 1 de los señores Solarte en el Consorcio Helios terminen por supuesto haciendo lo que han venido haciendo con las otras concesiones que han tenido en este país.

Ese es un primer punto que quiero dejar sobre la Mesa, que quiera por favor que el próximo 31 de octubre hubiera un pronunciamiento claro del Ministerio, porque estamos, esa es la concesión, tramo 1, tramo 2 y tramo 3, que es unir la Capital de la República con Santa Marta. Ese es un tema que es de trascendental importancia señora Ministra y usted que está recién llegada al Ministerio, hay que "coger el toro por los cuernos" y mirar a ver qué tipo de acciones se toman, creo en usted, creo en su buen juicio y en su rigurosidad y en su dinámica de trabajo, porque así lo demostró en la entidad donde estaba y yo tengo la esperanza de que esto no arranque desde ceros otra vez, sino que podamos tener unas actividades y unas acciones inmediatas frente al tema.

Y una palabra frente al tema de las demoras de los procesos de estructuración, yo sí estoy en desacuerdo con todo respeto, del señor Presidente de la ANI, con la gestión que ha hecho esta entidad. Se supone que desde este Gobierno se iban

a estructurar muy bien los proyectos y por ello se habían demorado tiempos exagerados en realizar los estudios, aquí se nos puso bravo el Ministro Germán Cardona, no era muy usual que se pusiera bravo, se ponía bravo porque le preguntamos sobre el tema de la concesión Zipaquirá-Palenque "señor Ministro se termina la concesión Zipaquirá-Palenque, no queremos improvisaciones", "no, estamos haciendo ya la consolidación de la nueva propuesta de concesión de la vía Zipaquirá-Palenque", terminó esa concesión y no había absolutamente nada, tuvieron que devolvérsela al concesionario. Y se supone que la propuesta que tenía la ANI es que se iban, se supone, que se iban a licitar proyectos con la siguiente información: Diseños a fase 3, es decir ingeniería de detalle para construcción, pero en realidad los procesos que está haciendo la estructuración de Fonade no llegan sino hasta segundo nivel y eso pues es lo mismo que hacía el Gobierno anterior, predios comprados y licencias obtenidas, pero en la realidad con los procesos de estructuración que está haciendo Fonade no van a obtener ningún predio, ni ninguna licencia y eso es lo mismo que hacía el Gobierno anterior.

Otro agravante, han anunciado que ese paquete de proyectos de cuarta generación de concesiones, señor Presidente, van a sacar prematuramente una victoria temprana, o sea los primeros proyectos que salen a licitación y dentro de los que anunciaron que saldrán en diciembre están la doble calzada Barranquilla-Cartagena y la vía, Representante Jairo Ortega, Mulaló-Loboguerrero en el Valle del Cauca. Pero ojo, estos proyectos fueron dejados, contratados por el Gobierno anterior. Entonces, si están haciendo lo mismo del Gobierno anterior ¿Por qué las demoras en sacar las licitaciones? Ese es un primero punto que yo quiero que la ANI responda el próximo 31.

Proyecto Zipaquirá-Palenque. ¿Por qué tantas demoras en intervenir una vía concesionada? Primero fue la falta de planeación, pues en vez de haber revertido a la Nación debieron haber estructurado como lo dije antes, una adecuada concesión de doble calzada de Zipaquirá a Bucaramanga. Es una vergüenza lo que está pasando en Zipaquirá, que es mi ciudad; la calle 8ª con avenida 36, se demoran tres o cuatro horas los carros pasando por ese punto, desde cuando yo era alcalde en el año 2004 y desde el anterior alcalde peleaba cuando se arrancó la concesión Comuneros y no hubo absolutamente ninguna posibilidad de atención frente al problema y hoy el problema es mayúsculo, se está haciendo una variante irrespetando a los propietarios, prácticamente sacándolos a empujones, ofreciéndoles precios miserables por sus predios y sin ningún compromiso serio para hacer las obras adecuadamente ni en el municipio de Zipaquirá ni en el municipio de Cogua.

Se debieron haber estructurado las concesiones con un verdadero alcance de construcción de dobles calzadas donde se requiere, para que empalmara con el concesionario saliente, lo que si es cierto es que todas esas condiciones se incumplieron.

Adicionalmente y para mostrar la improvisación se está estructurando una concesión cortica entre Zipaquirá y Palenque, cuya finalidad es el mantenimiento y la operación de la vía. Yo no estoy de acuerdo con eso Presidente, yo creo que tiene que hacerse la gran estructuración de ese proyecto vial de Zipaquirá-Bucaramanga, esa es una vía de gran importancia y me parece a mí que no cabe bien que hagamos dos estructuraciones ¿Por qué no concentran esfuerzos en una sola estructuración de verdad con todos los requerimientos del caso? Pero lo más grave es que el proceso de contratación para el Fondo de Adaptación es entre otros la doble calzada entre Pamplona y Cúcuta y para el sector Zipaquirá- Palenque, prácticamente se dejaron solo carriles de adelantamiento, esa Presidente, es la decisión más antitécnica que usted puede tomar y que puede tomar el equipo de la ANI frente a la construcción de la doble calzada Zipaquirá-Palenque.

Mire que el TPD en Zipaquirá-Palenque es de 6.000 vehículos aproximadamente y el TPD de Pamplona-Cúcuta que por supuesto si se hace la de Pamplona-Cúcuta qué maravilla, pero es que aquí hay que medir las prioridades. Entonces, dónde se puede hacer la cosa bien y dónde es facilito le entregamos a los concesionarios el negocio, pero no hacemos dónde realmente se necesitan las dobles calzadas.

Lo anterior me permite a mí preguntarle ¿cuáles son los criterios técnicos para intervenir estas vías? Y una cosa, los peajes de Zipaquirá-Palenque, se le entregó la concesión y la plata quedó. Señor Presidente. ¿Para el mantenimiento de esta vía Zipaquirá-Palenque? o sencillamente ¿todos los colombianos que están pasando por la vía Zipaquirá-Palenque están pagando un peaje y no está destinado al mantenimiento y adecuación de esta vía? Esa es otra pregunta que tengo.

Finalmente, ¿Cuál fue el impacto de la reestructuración de la ANI?, ¿será que sencillamente se hizo una reestratificación? Lo único que se hizo fue subirle los salarios al Presidente, al Vicepresidente, a los funcionarios, nombrar a los mismos profesionales en provisionalidad y nada más, pues continúa siendo la misma entidad antitécnica y poco especializada, con el mismo personal del antiguo INCO, pero más costosa para la Nación. ¿Cuáles han sido los resultados? Lo peor Presidente, allá crearon un cargo que yo creo que se debe llamar la presidencia real de la ANI, o cómo se podría llamar, Ministra, a una abogada contratada por prestación de servicios que se llama Nohora Acero, que si uno va y revisa los contratos de prestación de servicios no la encuentra, pues se camufla entre los contratos de la empresa Consultoría Legal, los cuales tienen contratación por más de 40 millones de pesos mensuales. Se rumora Ministra, que en todas partes es la persona que está tomando

las decisiones de la entidad, que es quien define el futuro del personal y quien aprueba proyectos, quien aprueba iniciativas privativas, quien es la verdadera presidenta de la ANI detrás del doctor Luis Fernando Andrade.

Ojo que ese problema es grave, dicen que se mantiene inventando problemas donde no los hay con los contratos de concesión, problemas triviales de fácil solución, pero ella los está llevando a arbitramentos, ¿sabe cuántos arbitramentos aceptaron en ocho años? Dos, ¿sabe cuántos se han aceptado en año y medio? Trece, ¿qué significa eso en términos de costos? Lo peor de todo, esta señora es la que dice quiénes son los árbitros de esta parte y quiénes son los árbitros de esta parte. Yo quiero que me den una explicación clara sobre ese tema porque me parece a mí que la situación es absolutamente aberrante y yo le solicito señor Contralor que hay que empezar a rastrear la labor de esta abogada y su verdadero impacto en la entidad.

Última perla, ¿A quiénes les adjudicó Fonade los contratos de estructuración de las nuevas concesiones? Resulta Ministra que al comienzo del Gobierno del Ministro Germán Cardona se autorizaron dos contratos de prestación de servicios, con Escallón y Compañía, uno de 400 en la ANI y uno de 400 en el Invías, 800 millones para ser asesores jurídicos. Esos mismos asesores son los que "embalaron" a doctor Carlos Rosado, que le costó que la Contraloría General de la República le embargara el sueldo, esos son los asesores de la ANI y los asesores del Invías.

Esos asesores se encargan, por supuesto de estructurar todos los procesos para que en este sentido se tercerice la estructuración de los nuevos proyectos concesionarios, pues vea esta perla señores de la Contraloría y Ministra, los señores Escallón que tienen la asesoría jurídica en el Invías y en la ANI, y orientan, supongo yo, orientaron a la ANI en el convenio para que Fonade contratara la estructuración de las nuevas concesiones viales de este país, como les parece que uno de esos procesos se los gana un consorcio en el cual forma parte Escallón y Compañía, o sea ¿estamos frente a un carrusel? Esa es otra pregunta que pongo aquí sobre la mesa y que quisiera que el 31 nos respondieran esa serie de interrogantes que tenemos frente a la ANI.

No me extiendo más, pero lo único que le quiero decir señora Ministra es que desde hace dos años que nos posesionamos acá, frente a los temas de la doble calzada, de la variante Tocancipá, de la variante de Gachancipá, de la variante del Puente de Boyacá, de las obras de Zipaquirá-Palenque, de las obras del Valle del Cauca donde fuimos a hacer un debate invitados por Jairo Ortega Samboni, cinco peajes, no está sitiada por la guerrilla decía Jairo Ortega "estamos sitiados por los peajes" y es una vergüenza las condiciones de esas concesiones viales.

Entonces, a mí sí me parece señor Presidente, que es hora de mostrar resultados concretos, yo se lo dije Presidente, nosotros no podemos echarle la culpa ahora a la Contraloría de que es que la Contraloría nos paró las obras y entonces, la Contraloría nos paró la variante Tocancipá, a mí me alegra el resultados que usted en los últimos días nos está dando Presidente, de que se busque una salida y que en un acuerdo con la Contraloría se haga una conciliación a ver si terminamos esa obra de Tocancipá, ese es un tema que puntualmente lo iré a tocar. Aquí están los alcaldes, señora Ministra y Presidente, los alcaldes de Silvania, los líderes de Silvania, ahora me contaron unas aberraciones vergonzantes lo que han hecho los contratistas, los concesionarios con la gente, avasallan, se meten a los predios privados sin permiso, los sacan de ahí y dicen "ya les vamos a pagar", aquí llevan cinco o seis meses sin recibir un peso y sencillamente les dijeron que se salgan que vamos a hacer la vía y sencillamente después no responden, se van a venir unas demandas impresionantemente grandes de los particulares contra el Estado por esta concesión Bogotá-Girardot.

Y el tema de Soacha, completamos 10 años Ministra, 10 años sin que esas obras se terminen, están abandonadas, están tiradas, el récord de muertos por la construcción de los puentes peatonales en esa concesión en el arranque en Soacha es absolutamente impresionante, usted dijo acá señor Superintendente que se iba a empezar un proceso sancionatorio por ese tema, por favor hay que acelerar, hay que ser más diligentes en eso, yo le pido con todo el respeto que usted me merece. Pero esos son los temas Ministra que queremos, que en detalle usted el 31 escuche, yo hubiera querido que pudiéramos escuchar al menos a uno de los alcaldes del tramo Bogotá-Girardot, o a la Presidenta, o a los líderes que están acá, entendemos que ya va a empezar la plenaria y no podemos aquí sesionar paralelamente, pero le agradezco señora Ministra que usted le haya dado importancia a este debate y que lo podamos continuar el próximo 31 de octubre.

Por ahora dejo así, pero le pido señor Presidente que se ponga a consideración la proposición, sobre todo para que venga el Ministro de Medio Ambiente también a resolvernos el tema de esta importante vía que es el tramo 1 en jurisdicción de Cundinamarca de la Ruta del Sol. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

La verdad, doctor José Caicedo, que hemos analizado el tema de la proposición que usted ha leído y es inoportuna ponerla en consideración en esta sesión porque el debate debe terminarse, lo que sí podemos es en su momento oportuno ponerla en consideración para hacer un nuevo debate sobre el tema en ese campo señor Representante, porque es tema nuevo y el debate no ha terminado. Tiene la palabra el Representante José Caicedo.

Honorable Representante José Edilberto Caicedo Sastoque:

Presidente, lo que pasa es que ya que el debate se va a continuar el 31 de octubre, me parece importante que en el tema de concesiones viales, máxime cuando hay hallazgos de la Contraloría y seguramente que estarán también dirigidos hacia el tramo 14 de la Ruta del Sol, se pueda adicionar en lo pertinente y es que esté aquí el Ministro, yo no le veo ningún problema a eso a menos que el Secretario diga lo contrario, pero si hay una sesión el 31 de octubre para continuar la de hoy y estamos dentro del tiempo, pensaría que se puede adicionar sin ningún problema.

El Presidente:

No doctor José Caicedo, perdóneme, no es el Secretario es aquí la Mesa Directiva de la Comisión, hemos analizado el artículo 251 de la Ley 5ª de 1992, por favor lo leemos y entonces, miramos a ver. Con mucho gusto aquí podemos citar cuantas veces se estime conveniente a la señora Ministra, al señor Director de la ANI, lo miramos señor Representantes, ni más faltaba usted tiene todas las garantías y mi gratitud eterna, mi amistad permanente.

Honorable Representante José Edilberto Caicedo Sastoque:

Muchas gracias Presidente, igualmente pero no es para tanto. Pero lo que si le sugiero entonces, es que si el debate no se puede dar, que yo sugeriría que por economía procesal, si me permiten utilizar esa palabra porque no soy abogado, ese tema se ampliara para que de una vez se tocara el 31, pero de no ser así, le solicito que al final del debate se ponga a consideración esta proposición para citar ese debate en específico del tramo 1 de la Ruta del Sol.

El Presidente:

Con mucho gusto. Tiene la palabra el doctor Jairo Quintero.

Honorable Representante Jairo Quintero Trujillo:

Gracias señor Presidente, quiero darle un saludo a la señora Ministra doctora Cecilia Álvarez, al doctor Luis Fernando Andrade, al doctor Juan Miguel Durán.

A ver, yo creo que llevamos más o menos cuatro debates de control político sobre este tema, lo que hace que estamos en este periodo y no hemos sacado conclusiones a estos mismos debates, es como un "corcho en el remolino" siempre tenemos los mismos temas sin tener claridad en los mismos. Yo creo que aquí tiene que haber una respuesta, qué ha pasado con las concesiones donde ha habido ampliaciones no solo en tiempo sino en dinero, por encima de lo que dice la ley, 14 billones de pesos no son despreciables, eso es prácticamente unas regalías y a las regalías les tiramos todos. Yo creo que la Contraloría debe dar una respuesta clara qué ha pasado y por qué se han hecho esas adiciones de 14 billones de pesos.

Otro punto es, unos alcances de 1.4 billones de pesos, esos alcances también deben tener una respuesta muy clara, ya sea pena, pero los organismos de control no solo los de ahora, sino los que han debido actuar en su momento sí tienen que dar una respuesta y una respuesta la deben dar los funcionarios públicos, de tal forma que eso hay que concretarlo porque eso hay que decírselo al país, todo el mundo habla de las concesiones, este tema de las concesiones dicen que el nivel de corrupción que hay es más alto casi que el de la salud, démosle una respuesta clara y eso debe estar en manos de los organismos de control.

Es un tema, eso cuando dicen que lo único que les interesa a los concesionarios es ganarse la concesión por la cifra que es, porque ya es una costumbre que se ganan la concesión y en el camino comienzan a hacer los ajustes y cuadran todo el tema del dinero que deben ganar en la forma ilegal como lo exige la ley. Yo creo que los organismos de control deben dar una respuesta clara.

Ahora, la ANI también debe dar una respuesta a todas las inquietudes y sobre todo a cómo se va a operar de ahora en adelante en cuanto a las concesiones de cuarta generación, yo creo que en eso tenemos que tener claridad, una cosa es el pasado, otra cosa es lo que se está organizando, que tengo entendido que se han hecho muchos ajustes al respecto y otra cosa es como se va a operar hacia el futuro. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra doctor Wilson Hernando Gómez.

Honorable Representante Wilson Hernando Gómez Velásquez:

Muchas gracias señor Presidente. Unos minutos nada más para que cerremos el debate, con el agradecimiento a los compañeros porque no soy citante a este, pero siempre he tenido sumo interés en unos temas que son indispensables, yo felicito la altura con la que los compañeros han tratado este debate, aquí se han hecho unas denuncias importantes, solo espero que como generalmente ocurre dentro lo que es noticia en nuestro país, la noticia sea el trabajo juicioso que ha adelantado esta Comisión y no el hecho de que de pronto como lo hizo con un ánimo por supuesto de dar un significado muy importante también sobre los últimos dos años, aparezca simplemente el titular de que la Comisión Sexta de la Cámara repartió literalmente la torta, que puede ser un titular de prensa, seguramente por lo que aquí hemos hecho, pero el trabajo realmente vale la pena exaltarlo.

Ministra, saludo cordial, felicitaciones, bienvenida a este Ministerio, estoy seguro que en manos de una mujer, una Cartera tan importante como esta tendrá grandes posibilidades, no solo genera equidad de género, sino que seguramente tendrá

mayores posibilidades por la capacidad que las mujeres en Colombia han demostrado. Saludo a todos los funcionarios, voy a ser muy breve y disculpen que no los mencione a cada uno para poder tocar un punto específico, Ministra, que como lo acaba de decir el doctor Jairo Quintero, este debate hemos redundado un par de veces pero nunca hemos podido obtener las respuestas suficientes a ello.

Yo como Representante de Bogotá, quisiera tocar dos temas: El primero, el de TransMilenio en Bogotá, señora Ministra solo porque sé que el tiempo es muy breve ya que la plenaria está a punto de iniciar, decirle que hay que entender de parte del Gobierno Nacional que Bogotá no es una república independiente, que Bogotá hace parte de este país y al igual que el Gobierno Nacional tiene interés en sacar adelante el desarrollo de cada una de las regiones, en Bogotá no podemos permitir que un Gobierno local simplemente haga lo que se le venga en gana, aquí tenemos problemas muy importantes en materia de transporte público, como es el TransMilenio, donde infortunadamente a la Nación, creo yo le ha dado miedo meterle la mano, para que corrijamos las situaciones que aquí vienen pasando, lo decía el doctor José Caicedo hace un poco sobre lo que viene sucediendo en el TransMilenio que debe llegar a una ciudad como Soacha hoy, que infortunadamente no opera como debería ser y lo que viene pasando en una avenida importante como la Calle 26, donde se tiene que usar otra tarjeta simplemente por improvisación que no ha sido capaz de tomar decisiones que beneficien a los ciudadanos.

En segundo lugar, decirle señora Ministra que tal vez es la tercera ocasión y aquí hacía una referencia muy importante el doctor José Caicedo, que denunciamos en esta Comisión el atropello con que los concesionarios de este país han tratado a los campesinos de Colombia, han "robado" literalmente a los campesinos, los concesionarios en el país y han pagado, y perdónenme la expresión "a precio de huevo" sus tierras. Aquí lo dije yo utilizando una frase que hoy traigo nuevamente a colación "vale más un kilo de tierra en Homecenter que lo que vale un metro cuadrado de tierra en Plena Sabana de Bogotá, en plena salida hacia el occidente", me imagino que lo propio sucede en Silvania.

Los campesinos han hecho lo que ha estado a su alcance y han podido, pero lo que usted dice es cierto, doctor José Caicedo, infortunadamente el atropello los obliga a que los saquen de sus viviendas, a que luego les paguen la miserableza que estos concesionarios quieren hacer, Sabana de Occidente es el ejemplo más claro de lo que puede suceder no solo aquí en la Sabana de Bogotá sino en el resto del país, donde infortunadamente el metro cuadrado se les ha pagado cuando más, Ministra escuche la cifra, a 12.000 pesos, costando esta la más barata cien mil o hasta un millón de pesos el metro cuadrado.

Tenemos estudios del debate que hicimos aquí en alguna ocasión, pero que infortunadamente con los funcionarios anteriores no tuvimos la posibilidad de sacar adelante y encontrarle una respuesta a nuestros campesinos, que espero con usted podamos tener esa posibilidad de interlocutar, esa fue la gran discusión que tuvimos con el Ministro Germán Cardona en alguna ocasión: "hombre hablemos sobre la problemática que sucede con los campesinos de nuestro país en materia de ampliación de vías y concesiones", él por supuesto traía una teoría también válida y es que algunos concesionarios tenían que pagarle hasta dos y tres veces a algunos propietarios y esa es válida esa apreciación, pero en la inmensa mayoría de los casos sucede todo lo contrario, es que los concesionarios se aprovechan de la ingenuidad del campesino diciéndole: "que si no venden su tierra los van a expropiar", y en temor el campesino de que lo vayan a expropiar, terminaba cediendo y firmando un documento que lo expropiaba de su propio territorio sin tener la posibilidad y ¿Sabe qué ocurrió con esto Ministra? Un desplazamiento forzado ¿Sabe por qué? Porque el campesino que tenía que vender a 12.000 pesos cuando más le pagaba el concesionario su tierra, no podía comprar tierra en esa misma región y tenía que irse de la Sabana de Occidente a buscar predios mucho más allá de Bogotá para poder tener un techo donde vivir.

Esta es una situación muy dramática y que son cifras podría ser supremamente significativo para que se entienda que aquí hubo un detrimento no del Estado, sino un detrimento en contra de los ciudadanos y sobre todos aquellos que son los más pobres de nuestro país, quienes vivían en las laderas de la Calle 81, saliendo aquí por el Alto del Vino no son grandes terratenientes, quienes vivían en ellos eran quienes tenían una tienda, un negocio, quienes atienden a quienes salimos por la carretera un día a tratar de conocer un poco la región o a departir un poco con nuestra familia y terminaron quebrados, sin negocio, sin tierra y sin un techo donde vivir y es por ellos que yo quiero aquí cerrando este debate, dejar Ministra abierta esta posibilidad para que lo discutamos a mayor profundidad. No es otra cosa más que la de tratar de proteger el interés general y en eso tiene la Superintendencia mucho que ver y por supuesto los funcionarios de la Contraloría y quienes nos acompañan.

Así que dejo esto ahí en el tintero, pero por supuesto exalto la buena voluntad de la Ministra de venir a escuchar a la Comisión Sexta encargada de los temas de transporte e infraestructura, que son los temas que le competen y que a nosotros tanto nos ha gustado tratar aquí para tratar de defender el interés general. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Señora Ministra Cecilia Álvarez le quiero agradecer en nombre de toda la Comisión, de la Mesa Directiva, su presencia, su amabilidad, su puntua-

lidad, su concentración e interés en este debate y desde luego la invitamos para continuarlo el próximo miércoles 31 de octubre, lo mismo doctor Luis Fernando Andrade, lo mismo doctor Juan Miguel Durán, Superintendente de Puertos y Transporte. La señora Ministra quiere intervenir, tiene el uso de la palabra, señora Ministra.

Doctora Cecilia Álvarez Correa, Ministra de Transporte:

Señor Presidente, mil gracias, señores ponentes mil gracias por esta invitación a los funcionarios de las entidades adscritas al Ministerio y a mí personalmente me parece fundamental este tipo de debates y la presencia de la Ministra del Ramo en él. Me complace muchísimo que todos tengan el interés de sacar adelante y ayudarnos a sacar adelante el Ministerio, con toda la problemática que aquí se ha expuesto y por eso estamos aquí presentes para sacarlo adelante, para tomar los correctivos y qué bueno que sea con esta Comisión, la Comisión de Transporte, las intervenciones han sido profundas, muy bien documentadas, han hecho aportes muy valiosos, los vamos a tener en cuenta para la respuesta que vamos a dar mis compañeros y yo en la próxima citación del miércoles 31.

Mil gracias de verdad y espero que nuestras respuestas estén al alcance y a la altura también de sus intervenciones. Mil gracias.

El Presidente:

Con mucho, señora Ministra, le agradecemos también la presencia al doctor León Balmore Aguinaga, delegado de la señora Contralora; al doctor Nelson Izaciga, Contralor Delegado para la Infraestructura, a todos ustedes les agradecemos señores Representantes de la Comisión Sexta, a todo el pueblo colombiano, le expresamos nuestra gratitud al Canal Institucional, al Canal del Congreso y esperamos que hagamos la solicitud para continuar con este debate el próximo miércoles 31. Se levanta la sesión, siendo las doce del día y cincuenta y ocho minutos (12:58 p. m.) y se cita para el martes 30 de octubre a las 11:30 a. m. para discutir los proyectos de ley anunciados por Secretaría en el día de hoy, y el próximo miércoles a partir de las nueve de la mañana, 31 de octubre, la continuación de este importante debate sobre concesiones viales.

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

* * *

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 073 DE 2012

(octubre 30)

Legislatura 2011 – 2012

A las once y cuarenta y un minuto de la mañana, (11:41. a. m.) el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Silvio Vásquez Villanueva, ordena llamar a lista y contestan los siguientes honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Arias Castillo Wilson Néber

Barrera Gutiérrez Luis Guillermo

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Naranjo Escobar Diego Alberto

Patiño Amariles Diego

Pinto Hernández Miguel Ángel

Quintero Trujillo Jairo

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Roldán Avendaño Jhon Jairo

Vásquez Villanueva Silvio

Yepes Martínez Jaime Armando.

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

Amaya Rodríguez Carlos Andrés

Caicedo Sastoque José Edilberto

Gómez Velásquez Wilson Hernando

Ortega Samboni Jairo

Tavera Amado Didier Alberto.

Con excusa se encuentra la honorable Representante:

Londoño Jaramillo Juana Carolina.

Secretario:

Tenemos quórum decisorio señor Presidente.

Presidente:

Con quórum decisorio abrimos la sesión, sírvase señor Secretario leer el Orden del Día.

Secretario:

Orden del Día.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatrienio Constitucional 2010 - 2014

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2012 al 20 de junio de 2013

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 30 de octubre de 2012

Hora: 11:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Ponencias para primer debate a los siguientes proyectos de ley

1. **Proyecto de ley número 115 de 2012 Cámara,** *por el cual se adiciona un artículo nuevo (128 A) a la Ley 769 de 2002 - Código de Tránsito y Terrestre*.

Autor: Honorable Representante *Iván Darío Agudelo Zapata.*

Ponente: Honorable Representante *Iván Darío Agudelo Zapata.*

Publicación:

Proyecto de ley ***Gaceta del Congreso*** *número 586-12 - P.P.D. Cámara* ***Gaceta del Congreso*** *número 706-12.*

2. **Proyecto de ley número 243 de 2012 Cámara, 147 de 2011 Senado acumulado con el Proyecto de ley número 157 de 2011,** *por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social*.

Autores: Honorables Senadores *Juan Manuel Corzo Román* y *Efraín Cepeda Sarabia.*

Ponente: Honorable Representante *Diego Alberto Naranjo Escobar.*

Publicación:

Proyecto de ley ***Gaceta del Congreso*** *número 767-11 – P.P.D. Cámara* ***Gaceta del Congreso*** *número -12*

3. **Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado,** *por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.* (Código Nacional de Tránsito).

Autora: Honorable Senadora *Olga Suárez Mira.*

Ponente: Honorable Representante *John Jairo Roldán Avendaño.*

Publicación:

Proyecto de ley ***Gaceta del Congreso*** *número 595-11 P.P.D. Senado 702-11 – PSD Senado 93-12*

P.P.D. Cámara ***Gaceta del Congreso*** *número 318-12.*

4. **Proyecto de ley número 110 de 2012 Cámara,** *por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio público de transporte en tricimóvil*.

Autor: Honorable Representante *Miguel Gómez Martínez.*

Ponente: Honorable Representante *Jairo Quintero Trujillo.*

Publicación:

Proyecto de ley ***Gaceta del Congreso*** *número 569-12 - P.P.D. Cámara* ***Gaceta del Congreso*** *número 658-12*

Nota: Las ponencias de estos proyectos se encuentran siguiendo este Link:

http://www.camara.gov.co/portal2011/informes-legislativos-comision-sexta

III

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8º del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas ponencias para primer debate en la próxima sesión.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

Secretario:

Señor Presidente someta a consideración el Orden del Día leído por Secretaría.

Presidente:

Se somete a consideración el Orden del Día leído, continua abierta la discusión, va a cerrarse, queda cerrada, ¿lo aprueban?

Secretario:

Aprobado señor Presidente.

Presidente:

Continué señor Secretario.

Secretario:

Segundo, ponencia para primer debate a los siguientes proyectos de ley.

Proyecto de ley número 115 de 2012 Cámara, *por la cual se adiciona un artículo nuevo, el 128 A, a la Ley 769 del 2012 Código de Tránsito y Terrestre*, la proposición con que termina el informe es el siguiente:

De conformidad con todas las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia positiva y respetuosamente solicito a la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes aprobar en primer debate el **Proyecto de ley número 115 del 2012 Cámara,** *por la cual se adiciona un artículo nuevo, el 128 A, a la Ley 769 del 2012, Código Nacional de Tránsito Terrestre*.

De los honorables Representantes.

Fdo. *Iván Darío Agudelo Zapata,*

Representante a la Cámara,

Departamento de Antioquia,

Ponente.

Someta a consideración la proposición con que termina el informe de ponencia señor Presidente.

Presidente:

En consideración el informe favorable con que termina la ponencia presentada por el doctor Iván Darío Agudelo, sigue la discusión, va a cerrarse, queda cerrada, la aprueba la honorable Comisión.

Secretario:

Aprobada señor Presidente.

Presidente:

El articulado señor Secretario.

Secretario:

Dos artículos señor Presidente.

Presidente:

En consideración los dos artículos que tiene el proyecto de ley, tiene la palabra el doctor Miguel Ángel Pinto.

Honorable Representante Miguel Ángel Pinto:

Gracias Presidente. Yo quería hacer unas consideraciones con respecto a este proyecto, para llamar la atención en algunas cosas que yo pienso que deberíamos, doctor Iván Darío Agudelo, de pronto revisar un poquito el texto de la norma con el fin de poderla ajustar un poco más al marco de la Constitución Política de tal manera que no se nos vaya a caer.

Ya la Corte Constitucional en una sentencia decretó la inexiquibilidad del antiguo artículo 128 que hablaba precisamente del tema de la subasta pública para los vehículos que se encontraban inmovilizados en los parqueaderos y hay unos argumentos muy de fondo que manifiesta la Corte, que yo no veo que en algunas cosas ha variado esta norma con respecto a la norma anterior, pero hay algunas cosas que se mantienen, por ejemplo, la Corte Constitucional en esta sentencia plantea las dos formas que existen hoy en la Constitucion Política de Colombia para decretarse la extinción de dominio sobre una propiedad, que son las que están reglamentadas en el artículo 33 y en el artículo 58 de la Constitución Política, la primera tiene que ver cuando los bienes han sido adquiridos a través de un título injusto por ejemplo como los casos de enriquecimiento ilícito, o cuando se viola el patrimonio del Estado.

Y la segunda, que es la del artículo 58 que es la que tiene que ver con lo que nos toca aquí la materia, es cuando las personas han adquirido los bienes a través de un título justo, es decir, que aquí está reglamentado el derecho a la propiedad privada que está enmarcado en nuestra Constitución Nacional, entonces la Corte ha dicho que en este segundo evento no le es dable al legislador, no es competencia nuestra entrar a reglamentar por vía legal la extinción del derecho de dominio para estos casos sino lo hacemos dentro del marco y dentro del rango constitucional.

Luego aquí habrían dos alternativas de hacerlo, la una sería haciendo la modificación del artículo 58 de la Constitución Política, o la otra era fijar un procedimiento plenamente establecido que se marque dentro del artículo 58, precisamente la misma Corte, una de las causales que dio para declarar inexequible el artículo 128 del Código de Tránsito es que el Congreso, el legislador no determinó cuál era el procedimiento que se debía adelantar para poder hacer esa declaratoria de abandono de los vehículos en los patios respectivos y si esa declaratoria de abandono realmente lo que implica en sí mismo es la extinción de dominio que pueda tener, porque es ahí donde se entraría a hacer esa vulneración, entonces aquí nos correspondería a nosotros entrar a hacer esa reglamentación.

El artículo que yo estoy mirando acá obviamente dispone que son los organismos de tránsito los que van a disponer de los vehículos no reclamados, para que sean vendidos en martillo público o mediante la aplicación de cualquier otro procedimiento, es decir le estamos dejando la regulación de los procedimientos a las autoridades de tránsito, en la antigua norma se le dejaba era al Ministerio para que el Ministerio hiciera esa reglamentación y la Corte Constitucional dijo que no le es dable a las autoridades de tránsito, ni al Ministerio hacer este tipo de reglamentación, porque se estaría violando el principio de la reserva legal, es decir, que esa es una facultad de manera exclusiva del legislador, es decir, esa es una facultad nuestra de entrar a hacer toda la reglamentación de cómo va a hacer el procedimiento que se va a adelantar, cómo se va a hacer esa declaratoria en los términos de ley de abandono y por supuesto, cómo esa declaratoria de abandono se va a constituir en una extinción de dominio que es lo que realmente va a ocurrir

en este evento para poder entrar a hacer el tipo de subasta pública.

La Corte Constitucional estableció también en este artículo que existía ya un procedimiento que estaba plenamente reglado y que por supuesto era mucho menos lesivo con el tema de la propiedad como era el de la jurisdicción coactiva y lo que teníamos que hacer nosotros aquí es básicamente buscar que los mecanismos de la jurisdicción coactiva cumplan eficazmente el procedimiento donde están, que es una responsabilidad de las direcciones de tránsito, que en este momento no se están sujetando a los procedimientos de ley, porque son procesos que además deben ser muy breves de tres o cuatro meses para que usted en el proceso de jurisdicción coactiva notifique los procedimientos, cobre las multas o cobre los impuestos que estén debiendo los vehículos para entrar por vía judicial con una sentencia previa a hacer otra figura que es la del remate que a fin de cuentas cumple la misma función de lo que se está buscando a través de la subasta pública y la jurisdicción coactiva ya está perfectamente reglamentada.

Yo creo, que lo que nosotros debíamos es imponer un tipo de sanciones a las direcciones administrativas que no se ajusten a los procedimientos establecidos en la ley para hacer este recaudo, es más una inoperancia de las entidades de tránsito en este proceso de recaudo, porque no han trazado una política pública que debe hacerse de los mecanismos de los recaudos que requieren las direcciones de tránsito y por eso encontramos que todas en el país tienen una cartera altísima donde no se adelantan los cobros respectivos y la jurisdicción coactiva no está funcionando.

Si estuviera funcionando como debería ser, no estaríamos nosotros discutiendo un proyecto de ley como el que aquí nos corresponde, luego por supuesto, hay varios fundamentos en torno a esta sentencia que yo creo que bien valdría la pena, doctor Iván Darío Agudelo, que la pudiéramos analizar, no sé si para efectos de entrabar hoy el mismo proyecto de ley legislativo, porque si hoy se sometiera a votación este proyecto de ley pues por supuesto yo tendría que votar en contra del proyecto tal y como esta, porque estaríamos reviviendo prácticamente una norma que ya fue declarada inexequible por la Corte Constitucional.

Entonces, yo le pediría más bien, que si quiere aplazáramos el debate, para que usted en la ponencia, pudiéramos ajustar un poco más el artículo, de tal manera que se le diera cumplimiento a lo establecido por la Corte Constitucional en esta sentencia, donde pudiéramos fijar un procedimiento idóneo, de tal manera que nos ajustáramos a todos los requisitos que la Corte ya ha establecido en esta sentencia del 2005.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Luis Guillermo Barrera.

Honorable Representante Luis Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias señor Presidente, le estaba solicitando el uso de la palabra previamente y justamente para expresar algunos de los argumentos que ya ha esbozado el doctor Pinto, primero manifestar que la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-474 del 2005 declaro inexequible el artículo 128 de la propia Ley 769 del 2003.

Como varios argumentos ha expuesto el doctor Pinto y aquí hay algunos conceptos también de la oficina jurídica del propio Ministerio del Transporte, el Concepto número 62808 del 19 octubre del 2007 y el 27971 del 16 de mayo del 2008, voy a leer apenas la parte correspondiente a esos conceptos:

"A fin de disponer de los vehículos inmovilizados en parqueaderos por razón de infracción a las normas de tránsito, es necesario que el propietario del parqueadero dé aplicación al fallo de la Corte Constitucional C-677 del 98", a la que usted también se había referido doctor Pinto, y en adelante las acciones pertinentes que en arreglo al Código Civil, es decir, un proceso de declaratoria de abandono y posteriormente la autoridad judicial se debe pronunciar sobre la extinción de dominio del vehículo que se encuentra abandonado.

Digamos que el término que analizó de fondo la Corte fue justamente el de disponer, hace la propia Corte un análisis de ese término disponer para determinar que esa expresión en definitiva empleada en el artículo 128 de la Ley 769 del 2004, solo puede interpretarse como el ejercicio de una atribución del derecho de propiedad reservada al titular del vehículo, lo que supone la previa declaratoria de la extinción del dominio por parte de un órgano competente, en este caso los organismos de tránsito.

La propia Corte en su juicioso análisis de esta norma demandada, justamente lo que hace es defender un derecho de rango constitucional como es la propiedad privada, que entre otras cosas tiene reserva de ley y que no puede delegarse a una autoridad administrativa tal como se pretendía en el propio artículo 128 demandado.

Por eso yo le estaba comentando al autor del proyecto y ponente del mismo pues que pudiésemos enriquecer un poco más el artículo en el entendido de que le demos una acertada interpretación a la propia disposición de la Corte Constitucional en este artículo, como quiera que se está hablando repito de una extinción de dominio de vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito y los organismos de tránsito no pueden ejercer atribuciones reservadas a los propietarios si previamente no se ha despojado a su titular del derecho de dominio sobre el bien.

Ahora bien, yo comparto la posición del señor ponente en el entendido de que se crea un fondo cuyo rendimiento se destina a cubrir los gastos que demanda la realización de un procedimiento pues

aquí previsto, sin embargo la propia Corte en su sentencia obliga a las entidades estatales a que se haga una reserva pues de lo que podría ser el precio del vehículo una vez se adelante este proceso de subasta pública, así que quiero significarle Presidente y compañeros que no es que esté en desacuerdo con el proyecto, solo que me parece que hay que darle una mejor redacción a ese artículo 1° para que en efecto podamos responder a las propias precisiones que ha hecho la Corte, el propio recuento jurisprudencial que desprende varios requerimientos pues en este caso de la extinción de dominio.

Reitero, para que el doctor Iván Darío Agudelo, no crea que yo estoy en contra de su proyecto, lo que le quiero significar es que hay un fallo ya de la Corte Constitucional en términos específicos, una obligatoriedad incluso, porque la propia Corte advierte que hay una laguna legislativa en este aspecto, y lo que debemos justamente nosotros es llenar esa laguna legislativa, pero creo yo que por ningún lado se refiere aquí a la obligatoriedad que señala la propia Corte Constitucional que le asiste a las entidades territoriales, por ningún lado usted lo observa, mi querido doctor Iván Agudelo, y me parece que nosotros en uno o dos renglones podríamos enriquecer justamente esa obligatoriedad que demanda la norma acusada y a la cual ya ha hecho un pronunciamiento la Corte Constitucional.

Presidente:

Tiene la palabra el señor ponente el doctor Iván Darío Agudelo Zapata.

Honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias señor Presidente, un saludo a todos los presentes y a todos los compañeros de la Comisión Sexta, en buena hora estamos dando el debate a este proyecto, un proyecto que quiere de alguna manera resarcir, acomodar, aclarar, interpretar un artículo que hacía parte del Código de Tránsito y estamos hablando de la Ley 769 del 2002, esto no es novedoso, estamos hablando de corregir un tema que el país está esperando desde hace más de 10 años y me parecen muy interesantes las posiciones de nuestros compañeros, porque además, yo siempre he estado interesado en mi vida en construir desde la diferencia y enriquecer el debate, ni más faltaba y eso es lo que estamos pretendiendo el día de hoy.

Pero permítame señor Presidente con su venia y la de todos mis compañeros, primero plantear un tema que me parece sumamente importante.

Presidente:

Perdón doctor Agudelo para una moción de orden tiene la palabra el doctor Naranjo.

Honorable Representante Diego Alberto Naranjo Escobar:

Hay que tener en cuenta que el proyecto ya se votó.

Presidente:

Estamos en discusión del articulado, continué doctor Agudelo.

Honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata:

Gracias doctor Diego Naranjo, usted siempre con el ánimo de aportar, pero se había votado la proposición y ya estamos en el debate del articulado, muchas gracias doctor Diego Naranjo.

Quiero enunciar unos números señor Presidente, que me van a permitir ir llevando el debate hasta donde lo quiero llevar, por ejemplo en Valledupar nos reporta al 2011, 563 vehículos inmovilizados, en Tunja 122 vehículos inmovilizados, Pasto 666 vehículos, tenemos en la Secretaría de Gobierno y Convivencia en Leticia 179 vehículos, en Bogotá, para llamar la atención a 31 de mayo de 2011 tenemos 13 mil 556 vehículos inmovilizados y una cartera de más de 9 mil millones de pesos, en Pereira doctor Diego Naranjo y Diego Patiño, tenemos 1.350 vehículos con una cartera de más de 3 mil millones de pesos, en Manizales 3.298 vehículos, San José de Cúcuta, 22.195 vehículos con una cartera superior a 9 mil millones de pesos, en Bucaramanga 1.450 vehículos con una cartera superior a 8 mil millones de pesos y en Medellín tenemos más de 15 mil vehículos casi 16 mil a 2 de junio de 2011 con una cartera superior a 41 mil millones de pesos.

En la demanda la cual se decide bajo Sentencia C-474, lo que dicen mis compañeros, plantea en esa demanda o la argumenta bajo unos artículos y esos artículos son el artículo 13, quiero para tratar de ser un poco pedagógico con la audiencia, ese artículo 13 recordemos, que nos habla de la igualdad en nuestra Constitución Política, todas las personas nacen libres e iguales ante la ley.

Nos habla del artículo 29 que nos plantea el debido proceso, un principio sagrado, el cual se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

El artículo 34, se prohíbe las penas de destierro, prisión perpetua y para el efecto la confiscación.

Y el artículo 58, se garantiza la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles y qué importante que el demandante plantea, y además de alguna manera, la Corte acoge alguno de esos artículos, porque no estoy diciendo que lo que el demandante plantea es falso, no, es cierto, de hecho en algunos aspectos lo acoge la Corte y por eso declara inexequible dicho artículo.

Pero yo quiero llamar la atención a mis compañeros y al país, y es que a muchas personas en nuestro país les encanta hablar de obligaciones, pero obligaciones de los demás, no obligaciones de cada uno de los ciudadanos y a veces se les olvida que también está el artículo 95 de nuestra Constitución Política que plantea que la calidad de

colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional, todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla, el ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades, y me voy a permitir leer algunos numerales:

El primero, respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios, obrar conforme al principio de solidaridad social respondiendo con acciones humanitarias ante situaciones que pongan en peligro la vida o la salud de las personas.

Todo esto me va llevando a lo que queremos argumentar.

Numeral quinto, participar en la vida política, cívica y comunitaria del país.

Numeral ocho, proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por conservación de un ambiente sano.

Entonces, vemos como el demandante sí plantea unos numerales que pues les acabo de hacer referencia y la Corte de alguna manera los acoge, que es lo que se viene haciendo con este artículo, que inclusive ustedes saben que venía en nuestro proyecto de reforma que fue acogido además, es que este artículo fue acogido e inclusive lo habíamos votado, además en nuestro proyecto de Código, recuerde doctor Diego, doctor Barrera, usted que es el coordinador de ponentes del Código, este artículo esta votado ahí, favorablemente.

Acuérdense que teníamos diferencia de 4 o 5 artículos y que ahí paró todo ese trámite, pero este artículo ya está votado favorablemente, ¿por qué tomé la decisión de salirme de alguna manera del Código y de irme solo con este artículo? Porque vimos que hubo dificultades con el Gobierno nacional, hubo dificultades con el Ministerio de Transporte y hoy lo que estoy haciendo es decirle a ustedes señores compañeros, acompáñenme con este proyecto, con este artículo solo por fuera del Código, por fuera de los 56 artículos que teníamos diferencia en 4 o 5 artículos, este artículo ya está votado.

De manera que lo que estoy pidiendo es que me acompañen para que continuemos, con un trámite aparte del Código que aquí ya se votó y que generó tantas discusiones, tantas diferencias, que tantas cosas nos dijeron los medios de comunicación, que aquí habíamos montado un orangután, no era mentiras, aquí teníamos artículos muy importantes para el país y este era uno de esos artículos, doctor Pinto, doctor Barrera usted como coordinador, usted defendió este artículo, cuando decíamos todos, el país, las secretarías de tránsito necesitan descongestionar sus patios, doctor Pinto y además aprovecho para hacerle un reconocimiento a la Secretaría de Tránsito de Medellín que aportó bastante y sus asesores.

Doctor Pinto, imagínese usted que por ejemplo en Medellín un viernes las autoridades tienen que llamar a los patios a ver cómo están de congestionados, a ver si pueden hacer operativos o no, allá tenemos montañas de vehículos, que tenemos el estudio también de la autoridad ambiental en Medellín, del área metropolitana, donde nos dicen y el resultado que arroja son unos resultados dantescos, le da a uno hasta miedo pasar por esas montañas que lo más seguro, no solamente es en Medellín sino como esta en Bogotá, Cúcuta, en cualquiera de sus ciudades, porque este es un mal que aqueja a todo el país, esto le ayudaría a todos los municipios, a todas las Secretarías de Tránsito en varios aspectos; mire desde ácido sulfúrico, todo lo que genera las baterías, todo lo que generan todos esos vehículos de 20 y 30 años, uno pasa por la autopista, doctor Jhon Jairo Roldán, cuando pasa usted de Bello hacia Medellín, y a mano derecha ve por la autopista esas montañas de vehículos, eso es vergonzoso lo que sucede solamente en Medellín y el informe ambiental es sumamente delicado y con el respeto de ustedes yo aquí no estoy planteando algo diferente, es el mismo artículo que se aprobó, lo que quiero es que vamos por un lado, ahora si volvemos de nuevo con la nueva Ministra que sabemos que tiene todo el interés y volvemos de nuevo a retomar la discusión de nuestro Código, más adelante nos encontramos y miramos con cuál vamos adelante, si con este artículo independiente o de una vez también seguimos con el articulado como venía en el Código anterior.

Ahora que sea el momento de aclarar tanto ese artículo como este por acá, pero créanme que es el mismo artículo, lo que hace el artículo es acoger la propuesta de la Corte Constitucional, ni más faltaba, no queremos ir en contra y es que aquí se está legislando, se está arreglando desde acá, no dejarla como estaba antes sometido a lo que dijera el Ministerio o a lo que dijera la Secretaría de Tránsito, aquí se le está diciendo a la Secretaría de Tránsito, pero somos nosotros, como legisladores los que estamos planteando la situación y también la misma Corte dice, hombre pues entonces que se cree un fondo, aquí se está creando el fondo, donde no se le está diciendo a usted se le está extinguiendo el dominio, no señor se le está diciendo: cuando usted tiene una propiedad usted también tiene que ser acucioso, respetuoso por la desidia, el Estado y el bien general prima sobre el bien particular y nosotros no podemos entonces, entrar a que recaiga sobre los colombianos, sobre nosotros toda esa situación en contra que se genera de esas montañas, de esos vehículos arrumados; qué particular y por eso leo el artículo 95 cuando habla de las obligaciones, porque nadie las tiene en cuenta, ah, no, derechos, claro pero para mí, obligaciones para el otro, entonces, después ya si vienen a reclamarlos y aquí lo que queremos es señores, ese vehículo lo dejo allá, listo, al año podemos disponer de ese vehículo, pero eso va a un fondo, que es lo que le preocupa a la Corte como tal, la propiedad privada, es que aquí es más se le está garantizando sabe porque mi doctor Pinto y mi doctor Barrera, porque lastimosamente con los vehículos usted sabe que un vehículo cuando sale del concesionario al

otro día vale menos y aquí antes le está yendo mejor a esa persona, porque un vehículo después de 20 años, yo les pregunto a ustedes, ¿cuánto puede costar ese vehículo, qué propiedad privada puede haber ahí, ahí no hay ninguna propiedad privada, ahí lo que hay es un desdén y un propietario, que dice ah, como yo le debo una plata al Estado y como ahí no hay nada que hacer, dejémoslo allá que se arrume y que todo ese daño ambiental se le genere y le caiga a todas las personas en este país y en cada Secretaría de Tránsito.

Aquí les estamos diciendo, mire señor les vamos a garantizar la propiedad privada, porque acogemos el postulado de la Corte Constitucional, entonces, señores vamos a generar un fondo y esos dineros van a ese fondo y cuando usted vaya, si algún día quiere ir a averiguar por su vehículo, pues no nos digamos mentiras, después de un año alguien querrá ir, ahora es otro tema diferente el que tenga problemas con la Fiscalía, porque ese vehículo podrá servir como un elemento de prueba, ese sería ya un tema diferente.

Pero aquí lo que les estamos diciendo con este artículo es, creo que genera muchos beneficios en manera ambiental, en materia fiscal también, mire lo que está por recaudar, eso será cierto, los que manejan los números, eso será cierto que Medellín tenga por recaudar 40 mil millones de pesos, es mentira, que va a valer un carro de hace 30 años arrumado; entonces estamos inflando unos balances o unas deudas por cobrar cuando eso es mentira, eso es ficticio, aquí lo que estamos llevando es un valor real, decirle mire señor, ese carro, un martillo, una pública subasta va a un fondo y allá está a nombre suyo, cuando usted quiera aparecer le vamos a deducir lo que adeuda por concepto de parqueadero, o por otros trámites y se le entrega o el remanente que le queda, que antes no estaba así, antes si había, como se decía pues de alguna manera, se perdía esa propiedad privada.

Entonces, yo les pediría a ustedes que por favor me acompañen, humildemente les pido a ustedes que por favor me acompañen con el voto positivo de este proyecto y que si quiere que hagamos mayor claridad con el mayor de los gustos enriquezcamos el debate, pero mire, venimos muchos días buscando la aprobación en primer debate en esta Comisión con el Proyecto de ley número 115 con un artículo solo; pero repito este artículo ya está aprobado en el proyecto de ley del Código de Tránsito, ahí van todos los artículos, entonces lo que les pido es que es el mismo artículo que se votó allá, que lo votemos acá, que sigamos caminando y que si podemos engrandecerlo, mejorarlo para el segundo debate, bienvenido porque es nuestra intención, porque yo estoy convencido que este es un artículo que para segundo debate en Plenaria nos van a acompañar toda la Cámara de Representantes porque esto favorece a todas las secretarías de tránsito de cada uno de nuestros municipios, aquí no hay nada nuevo, no hay nada diferente, solo que es el mismo artículo y repito, humilmente a mis compañeros que me acompañan con este proyecto de ley, porque yo sé que va a ser benéfico y que le enviemos ese mensaje también al País, que si tuvimos algunas dificultades con el Código de Tránsito a nivel general, esta Cámara tiene un compromiso, esta Comisión Sexta tiene un compromiso con el país y que podemos empezar a liderar procesos así nos corresponda con artículos individuales, pero es una necesidad y que los municipios y las secretarías de tránsito todas se han pronunciado y hace más de 10 años estamos buscando que este artículo sea una realidad.

Señor Presidente, yo le agradezco mucho, señor Vicepresidente y a todos nuestros compañeros y aspiro a que de verdad me puedan acompañar para que de acá, este día, pueda salir aprobado este artículo, este proyecto de ley con un único artículo y que además lo podamos enriquecer en la Plenaria si es el deseo de ustedes señores Representantes. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Miguel Ángel Pinto.

Honorable Representante Miguel Ángel Pinto Hernández:

Gracias Presidente, yo quiero hacer claridad en un tema doctor Iván Darío Agudelo, yo estoy totalmente de acuerdo con toda la argumentación que usted hace de este proyecto de ley, yo creo que esta es una necesidad que tenemos todos los colombianos de que se despejen todos los parqueaderos, que además es hasta de muy mala presentación pasar por cualquier parqueadero de cualquier municipio de Colombia, en donde el pasto inclusive tapa hasta los vehículos y bueno y la cantidad de recursos que están allí perdidos.

Yo creo que en eso estamos de acuerdo todos, en buscarle alguna salida, alguna alternativa y en todos sus planteamientos, yo quiero que usted también, así como lo dijo el doctor Barrera, no piense que yo me estoy oponiendo al proyecto porque no me guste, yo lo que quiero decir es que el proyecto, nosotros tenemos que ajustarlo a un marco legal de tal manera que no se nos vaya a caer después de haber sido aprobado y que se convierta en ley de la República, nos lo vuelva a tumbar la Corte Constitucional, porque ya hay unos planteamientos expresados de la Corte Constitucional de los cuales nosotros tenemos que aprovechar esa jurisprudencia para poderlo reglamentar, de tal manera que nos ajustemos a ella, aquí me muestran conceptos del Ministerio de Transporte, pero a mí me da pena, o sea entre un concepto del Ministerio de Transporte de la oficina jurídica, a un fallo de la Corte Constitucional pues obviamente yo sí me remito a la jurisprudencia nuestra que es la que está reglamentando y sobre todo un caso específico.

Es cierto que usted habla de la propiedad privada y habla del abandono de estos vehículos, no se está ejerciendo el derecho de la propiedad y que por lo tanto puede dar lugar a que precisamente

esa declaratoria de abandono constituya una declaratoria de extinción de dominio, porque es que la Corte ya lo dijo, la simple omisión del propietario en reclamar un bien aprendido por las autoridades no es causal legítima para despojarlo de su derecho, ya la Corte lo manifestó, porque la Corte dice que para poderlo despojar se requiere de una previa declaratoria de la extinción de dominio y la extinción de domino hay que declararla primero para poder hacer la subasta; entonces yo cuando miro el artículo, yo lo que le quiero insinuar es que le hiciéramos una modificación al primer parágrafo del artículo de tal manera que quede fijado un procedimiento claro y expreso como lo ha pedido la Corte Constitucional, es que la Corte es una de las funciones que precisamente tuvo para declarar los que dice que la disposición, la norma guardó total silencio sobre la forma como se regula el procedimiento, el procedimiento hay que hacerlo, es un procedimiento que determine la declaratoria de abandono de los vehículos inmovilizados por las infracciones de tránsito y que tampoco establece aquí si esa declaratoria tiene como efecto la extinción de dominio, luego es lo que nos falta y ese procedimiento no se lo podemos dejar a los organismos de tránsito, o sea el procedimiento no puede quedar abierto, porque la misma Corte ha dicho que esa es una función del legislador que no puede estar en manos de las autoridades de tránsito, la reglamentación la tiene que hacer el Congreso, porque estaríamos violando el principio de la reserva legal, entonces aquí no es sino hacer una modificación de tal manera que se fije unos parámetros: ¿Cuál es el tiempo que se le va a dar a las personas que tienen allí los vehículos para que hagan presencia? ¿Cómo se va a hacer, por ejemplo, la publicación de los edictos, en cuánto tiempo, para que ya pueda la autoridad administrativa, ordenada aquí por mandato de la ley que la autoridad administrativa pueda declarar el abandono del vehículo? Y que como consecuencia de ello se genere la extinción de dominio y poder entrar ahí sí reglamentado en el tiempo, el fin de semana o cada mes como lo trae la norma a hacer las subastas respectivas, que los recursos vayan al fondo y se les entregue a las personas cuando regresen o cuando aparezcan los recursos, pero previo a esa subasta es lo que está diciendo la Corte Constitucional, hay que hacer la declaratoria de abandono y que tenga como consecuencia la extinción de dominio para poder disponer.

Mire que el doctor Barrera hacía alusión ahorita al fallo de la Corte Constitucional y fue en la palabra en la que se detuvo, "disponer para que las autoridades de tránsito pudieran disponer de una propiedad privada", porque la propiedad privada si bien tiene el rango constitucional y está protegida, tampoco es absoluta y la forma de despojar a una persona de la propiedad privada es precisamente haciendo una declaratoria de la extinción de dominio, que ya es la que puede traer como consecuencia el remate o la subasta pública o el mecanismo que se quiera establecer.

Entonces, lo que la Corte ha dicho es que corresponde al legislador fijar ese procedimiento y ese procedimiento no está aquí en esta norma, entonces, yo lo que le quiero decir a usted es que hay que enriquecer este proyecto de tal manera que establezcamos en ese parágrafo, cuál va a ser el procedimiento exacto que las autoridades de tránsito deben aplicar para poder realizar la subasta y no dejar en manos de las autoridades administrativas, en este caso las autoridades de tránsito, alguna parte la reglamentación, porque ahí se nos va a volver a caer el proyecto en la Corte Constitucional y no sacamos nada con ir a hacer el debate aquí y aprobarlo nosotros en Plenaria, hacer el ejercicio en las ponencias para que se convierta en ley de la República para que la Corte Constitucional nos la pueda tumbar, cuando en estos momentos ya tenemos los parámetros que la Corte estableció para simplemente enriquecer la norma y poder cumplir con lo que se está pretendiendo.

Yo lo felicito de verdad, doctor Iván Darío Agudelo, porque esto es una norma muy buena, por eso digo, comparto con usted todos los criterios, todo lo que se busca, pero las normas tienen que ajustarse, por supuesto, a unos parámetros de ley y jugar dentro del rango constitucional que nos permite, para evitar que después se nos caigan. Gracias Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Ciro Rodríguez para una moción de orden.

Honorable Representante Ciro Rodríguez Pinzón:

Presidente, nosotros estamos en el articulado, si hay proposiciones al articulado, diga usted si existen, las discutimos, sino vamos a estar toda la mañana discutiendo nosotros, lo que estamos discutiendo es la ponencia, entonces, si hay unas modificaciones al articulado pongámosla nosotros aquí para que la Comisión las apruebe o las rechace y de tal forma podamos avanzar en el trámite del proyecto.

Presidente:

El informe con que terminó la ponencia ya fue aprobado, estamos en la discusión de los dos artículos que tiene el proyecto, pero tampoco le puede negar el uso de la palabra a los Representantes que quieren intervenir sobre el tema del articulado, tiene la palabra el doctor Barrera.

Honorable Representante Luis Guillermo Barrera Gutiérrez:

Presidente de nuevo, lo que nosotros pretendemos con el doctor Pinto, y así lo he podido percibir, es enriquecer el proyecto, porque no solamente obedece a una sentencia de la Corte Constitucional, la C-474 de 2005, sino que tiene un precedente que es la propia Sentencia C-677 de 1998, que justamente analizaba ese término también del análisis sobre la propiedad privada y mire lo que dijo la

propia Corte en el análisis de esa sentencia, por lo tanto la subasta pública no supone la extinción del dominio, sino simplemente el cambio del objeto sobre el cual se materializa, estoy leyendo, doctor Iván Darío Agudelo, lo que dijo la Corte, "la subasta pública no supone la extinción de dominio, sino simplemente el cambio del objeto sobre el cual se materializa el derecho de propiedad, que de un bien mueble en este caso el vehículo automotor pasa a convertirse en dinero", pero en esta oportunidad no hay una previsión legislativa cuando hizo el análisis del artículo 128.

Y justamente lo que se trata aquí es de cómo nosotros salvaguardamos ese derecho de rango constitucional como es la propiedad privada que tiene reserva de ley y no puede delegarse en una autoridad administrativa, en este caso los organismos de tránsito.

Ahora bien, ese tema de la creación del fondo justamente ni siquiera es producto de la propia sentencia, sino de una interpretación que hizo el propio Consejo de Estado cuando se le pidió a la Sala de Consulta y Servicio Civil un pronunciamiento al respecto y entonces el propio Consejo de Estado en su Sala de Consulta y Servicio Civil manifiesta: "Debe consignarse en un fondo mientras finaliza el proceso de jurisdicción coactiva iniciado por la entidad para ser efectiva la multa impuesta al propietario del vehículo de manera tal que una vez en firme la liquidación del crédito, a favor del Estado, se ordene la cancelación de la deuda respectiva, de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. "Esto fue lo que dijo el Consejo de Estado en su Sala de Consulta y Servicio Civil, por eso más adelante la propia Corte se refiere justamente a salvaguardar la obligatoriedad de conservar el valor monetario y por eso se establece una obligatoriedad en la propia Corte y dice la propia Corte, advierte que hay una laguna Legislativa, que las entidades estatales están en la obligación de conservar el valor monetario.

Por eso yo le insisto y para finalizar, señor Presidente, mi propuesta es la siguiente, que se cree un parágrafo ahí que diga: "Las entidades estatales están en la obligación de conservar el valor monetario del bien y restituirlo al propietario en caso de que se presente el mismo para el proceso de los vehículos enajenados conforme a lo dispuesto en el presente artículo".

Porque creo que eso es el fundamento mismo de lo que expresa en análisis riguroso que hace la Corte en el término disponer. Entonces, simplemente para enriquecer el debate y no darle pues espacio a que la propia Corte luego nos diga que nosotros desconocimos justamente un derecho de rango constitucional, como es el de la propiedad privada, que nosotros conservemos justamente en ese parágrafo eso que ordenó justamente la propia Corte Constitucional frente a una laguna legislativa que se encontraba en el artículo 128.

Ahora bien, el proyecto que está en discusión el del Código de Tránsito no hizo alusión al artículo 128, no planteamos nosotros en el caso como coordinador ponente, no se planteó ninguna discusión frente al artículo 128, porque sencillamente el mismo había sido declarado inexequible, cuál propuesta iba yo a presentar frente al artículo 128 si justamente no estaba en la vida jurídica misma, entonces, no tendría razón discutir un artículo que la propia Corte Constitucional declaró inexequible, por eso en el proyecto de ley que está siendo pues objeto de estudio para segundo debate no hay discusión y referencia alguna al artículo 128, porque reitero es un artículo que fue declarado inexequible por la Corte.

Presidente:

Mientras redacta la proposición, doctor Barrera, entonces le damos la palabra al doctor Ortega.

Honorable Representante Jairo Ortega Samboni:

Bueno no hay que desconocer el fondo de este proyecto de ley, de poder descongestionar y darle herramientas a los organismos de tránsito para poder solucionar ese grave problema de los vehículos inmovilizados por cualquier motivo y que por descuido de sus propietarios o poseedores no los reclaman, pero sí me preocupa algo, doctor Iván Darío Agudelo, el ponente del proyecto, me parece que el tiempo de un año es muy corto, en el proyecto inicial hablaba de dos años, creo que dos años es prudente, compañero Miguel Pinto, un año si bien es mucho tiempo, pero yo creo que por las dificultades que tienen los ciudadanos un año es muy corto para iniciar un proceso de estos, estoy de acuerdo que se debe fijar el procedimiento, yo estoy leyendo un concepto del Viceministerio del Transporte donde sugiere no adicionar el artículo 128 A sino dejarlo como 128, 128 porque lo acaban de decir, fue declarado inexequible con una Sentencia 474 de 2005 y por ende no existe, entonces habría que incluirlo como 128, yo creo que ahí hay que corregirlo, el procedimiento indispensable como usted lo dice doctor Miguel Pinto, tenemos que fijar un procedimiento porque o sino los organismos de tránsito van hacer lo que quieran con esos vehículos inmovilizados y nos vamos a meter en un problema.

Yo creo que ahí tiene que quedar bien claro el abandono de ese bien allí en los patios oficiales autorizados por los organismos de tránsito, debe quedar bien claro eso de la propiedad, eso sí me preocupa, será que nosotros podemos extinguir esa propiedad, porque yo leo un concepto de la Corte Constitucional y dice que mientras no se afecte la propiedad es viable, pero sí me genera la duda compañeros, que subastarlo, le quitamos primero la propiedad para poderlo subastar o cómo queda eso, a mí me parece que no deberíamos extinguirle o quitarle la propiedad, porque o si no ya la Corte Constitucional está diciendo que eso es inconstitucional, o que no podemos afectarle la propiedad

por cualquier motivo que lo haya dejado allá, por negligencia, porque no tuvo plata para pagar la multa, no le debemos quitar la propiedad, debe haber un procedimiento, eso sí había que aclararlo doctor Iván Darío Agudelo.

Y lo del tiempo se lo digo, porque ahí hay que especificar por lo menos los vehículos que ingresan por accidentes de tránsito, esos entrarán en este tema de la subasta pública, creo que no, habría que clarificarlo allí con un parágrafo, porque eso está sujeto a la decisión judicial, si se entrega o no se entrega, muchas veces el vehículo de un ciudadano no es el que ha tenido la culpa y eso demora dos o tres años para sacarlo allá de los patios oficiales.

Entonces, me gustaría hacer claridad en esos puntos compañero Iván Darío Agudelo Zapata.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Diego Naranjo Escobar.

Honorable Representante Diego Naranjo Escobar:

Doctor Jairo Ortega, así la Corte lo haya declarado inexequible es facultad del legislador volver a legislar sobre el mismo tema, eso no le impide, nosotros podemos aquí, como lo está haciendo el doctor Iván Darío Agudelo, volver a pretender legislar sobre el tema que es tan trascendental, puede quedar con el mismo número, eso es facultad del legislador, que se requiere. Yo oí la intervención del doctor Pinto, un proyecto que no vamos a tener dificultades pues, y que lo que busquemos arreglar que es un problema tan grave pues que el tema jurídico lo archiven o lo tumben, entonces en ese sentido era solamente una aclaración al doctor Jairo Ortega con respecto del artículo 128.

Presidente:

Doctor Iván Darío Agudelo tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias señor Presidente, doctor Jairo Ortega no, el tema es que obviamente nosotros tenemos la potestad de legislar en la misma línea del doctor Diego Naranjo y eso es lo que se está planteando, el tema a un año, es que el tema a un año no está en discusión, la Corte ni siquiera lo planteó en la discusión por ninguna circunstancia; y el otro tema, que pena doctor Jairo Ortega, yo mismo lo dije ahorita cuando son situaciones de Fiscalía, cuando son situaciones de elementos de prueba es otra cosa diferente, lo que pasa es que de pronto no había llegado en ese momento, doctor Jairo Ortega, pero ya había hecho referencia a eso y eso ya había quedado claro, doctor Jairo Ortega, de todas formas muchas gracias por su intervención, es que es obvio que cuando son temas de elementos de prueba de la Fiscalía ya es otro tema, a lo que usted hace referencia cuando es accidentes de tránsito, hurtos u otras situaciones de esa calidad doctor Jairo Ortega.

Aquí vamos a presentar la proposición donde hace claridad, aclaro un poco más el tema frente también a lo que usted planteaba frente a la propiedad privada, porque es que no es que la persona esté perdiendo, no, lo que le está diciendo es: "Mire, eso va a un fondo y hay que garantizarle al propietario que esos dineros van cuando vaya", pero como le decía ahorita a los compañeros hay vehículos, doctor Jairo Ortega, de 20 y 30 años arrumándose en esas montañas. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Entonces lea la proposición señor Secretario.

Secretario, Jaime Sepúlveda:

Proposición

Modifíquese el inciso 4° del artículo 1° del Proyecto de ley número 115 de 2012 Cámara quedando así:

"Las entidades estatales están en la obligación de conservar el valor monetario del bien y restituir lo del propietario en caso de que se presenten los propietarios de los vehículos enajenados de que trata el presente artículo".

Fdo. *Luis Guillermo Barrera, Iván Darío Agudelo Zapata,*

Representantes a la Cámara.

Presidente leída la modificación del inciso 4° del artículo 1° del Proyecto de ley número 115 de 2012 Cámara.

Presidente:

En consideración la proposición leída por Secretaría, tiene la palabra el doctor Diego Naranjo.

Honorable Representante Diego Naranjo Escobar:

Yo quedo como preocupado, me parece que con esa redacción ¿Sí queda suficientemente ilustrado el procedimiento que explicaba el doctor Pinto donde hay un protocolo para poder hablar de la extinción del dominio de la ejecución de la venta o del remate del vehículo? Así queda legalmente establecido, pienso que debería ser más amplio y específico, porque así como queda, no sé si los autores de la proposición me puedan explicar ¿queda realmente o no sé el doctor Pinto que piense, si eso sí le da realmente el argumento jurídico para que la Corte no lo vaya pues a molestar en ese sentido?

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Pinto.

Honorable Representante Miguel Ángel Pinto Hernández:

Gracias señor Presidente, yo quería hacer la siguiente aclaración ahorita que vi la proposición, la proposición me gusta, soluciona parte de un tema,

pero no soluciona el todo en el proyecto de ley, yo le quiero volver a insistir al doctor Iván Darío Agudelo, si es posible que hoy se suspendiera el proceso de votación para que se le hiciera una modificación al artículo, de tal manera que se pudiera establecer el procedimiento completo de la actuación que es lo que la Corte Constitucional ha dicho que no lo puede hacer ningún autoridad administrativa, porque es una facultad expresa del legislador y no podemos dejarlo en manos de las autoridades de tránsito esa reglamentación, quiere decir que nosotros tenemos que hacerlo con los términos en que la Corte lo ha establecido, si eso no es posible pues se someterá a votación el articulado, yo voy a votar negativamente si va en los términos en los que están en este momento y dejaré pues obviamente que ustedes lo voten afirmativamente y continúe el tránsito para el segundo debate en la Plenaria de la Cámara y bueno allá se discutirán esos temas.

Pero sí se puede aplazar para que se haga es la proposición que yo hago, a mí me decían ahorita porque no presentamos una proposición con respecto al procedimiento, yo no puedo sentar aquí en tres minutos y armar un procedimiento por más abogado que sea, necesitamos sentarnos con quienes también conocen el tema de las direcciones de tránsito, yo no he sido director de tránsito jamás, no conozco las normas de tránsito en torno a ese compendio, necesitamos asesorarnos de quienes lo conocen para poder armar un procedimiento que se supedite a lo que la Corte Constitucional nos ha dicho y de tal manera que nosotros no estemos vulnerando este rango constitucional del derecho a la propiedad y a la extinción del dominio.

Entonces dejo clara mi posición Presidente.

Presidente:

Yo les quiero proponer lo siguiente, señor Ponente y señores Representantes, podemos aprobar en primer debate en Comisión y nombrar la ponencia colegiada para que se recojan estas inquietudes en segundo debate a Plenaria si están de acuerdo, tiene la palabra el r el doctor Jhon Jairo Roldán.

Honorable Representante Jhon Jairo Roldan Avendaño:

Presidente muchas gracias, yo creo que no es procedente, Presidente, que pasemos sin una previa discusión y no es falta de solidaridad con nuestro amigo Iván Darío Agudelo, porque guardando las diferencias que existen en uno y otro proyecto, yo recuerdo de cierta manera y con mucho respeto, el proyecto que discutimos aquí, que fue ponente la compañera Juana Carolina Londoño, un proyecto para reglamentar y darle vida a la profesión de gerontólogo y aquí tuvimos una gran discusión, cuando nos dimos cuenta que esa profesión hace 10 años ya estaba reglamentada y estaba establecida, entonces un aporte a la discusión del proyecto específico es y yo estoy totalmente de acuerdo con lo que dice el Representante Pinto y ese no fue el objetivo de la inexequibilidad de la Corte Constitucional, pero de cierta manera aquí hay también una crítica, Iván Darío Agudelo, en el sentido de las jurisdicciones coactivas de los tránsitos, es que en un proceso de jurisdicción coactiva se establece la culpa del titular del vehículo y si el titular del vehículo no cumple pues eso está sometido a un remate donde la Secretaría de Tránsito es el mismo sistema de un proceso civil, donde la Secretaría de Tránsito saca los recursos que le adeuda esa persona y le devuelve a la persona el resto.

De todas maneras Presidente, yo me acojo a acompañar a Iván Darío Agudelo en este tema, pero sí es importante también resaltar que aquí hay unos vacíos, porque nos aparece el tema de la Corte Constitucional y el tema de la propiedad privada que es un tema supremamente grueso; ahora a mí me asistía una inquietud, Iván Darío Agudelo, que de cierta manera la proposición me lo responde en el sentido de que hay unos vehículos que el artículo lo establece que es un año y es total claridad, pero no hay tampoco una clasificación de algunas situaciones con ese ánimo, por ejemplo usted lo dice claramente, en caso tal de que ese vehículo sea parte de una prueba, sea parte de un proceso, pero si cumple el año y nosotros aprobarlo como está el año es el año, el vehículo esté ahí por la situación que esté.

Entonces, considero para ampliar un poquito la discusión, no en aras de entorpecer el proyecto, ni más faltaba, que hay que hacer una clasificación, porque es que tenemos que decir, ese vehículo al año o a los dos años ya otra proposición que es clara que la está estableciendo el Representante Jairo Ortega, es definir que ese vehículo al año, se puede incurrir en el proceso que sería aprobado por la ley siempre y cuando no esté en un tema judicial, porque el tema judicial si va de la mano con el calendario judicial pues no va a ser un año, van a ser dos, tres. Yo sugiero Presidente de que no hagamos lo que nos ha pasado con otros proyectos de aprobar, porque nos surgió una duda o porque uno de los compañeros, como en el caso de Miguel Ángel Pinto, va a decir que ante las dudas va a aprobar negativamente, que tampoco es como decía el compañero Ciro Rodríguez, no, a ver si hay proposiciones o no y terminemos esto, pues ampliemos la discusión y llegamos a un verdadero articulado en ese sentido.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Iván Darío Agudelo Zapata como ponente.

Honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias Presidente, no, muchas gracias a todos los compañeros por todos los aportes, es fundamental y para eso es el Parlamento, para eso es el Congreso, para hablar y para aportar y con argumentos ni más faltaba.

Yo considero, le pido entonces señor Presidente que ponga en consideración el aplazamiento, pero bajo una condición, que no vengamos a dar el debate sin el argumento y ojalá uno con la proposición ir construyéndola, porque entonces nos vamos alargando en el tema.

Lo que hemos querido acá, créanme, ha sido acoger la sentencia de la Corte Constitucional y adecuarla para construir el artículo.

Los temas de la Fiscalía yo sé que nos preocupan demasiado, como el doctor Jairo Ortega y el doctor Jhon Jairo Roldán, ni más faltaba, pero cuando se plantea este tema y además como venía en el artículo inicial hace 10 años, ¿Por qué no se aclara ese tema? Porque una cosa es cuando están los vehículos a disposición de la Secretaría de Tránsito, a cuando están para la Fiscalía, porque es un tema judicial, es otro tema totalmente claro, es sumamente delicado, ni más faltaba porque es una prueba.

Entonces, le sugiero respetuosamente, pero que ojalá sea para el martes doctor Pinto, doctor Barrera, y todos los que deseen aportar, que sea para el martes que tengamos una propuesta, que nos podamos reunir y construir la propuesta, para que sea el mismo martes que podamos votarla, porque quisiéramos que sea este mismo año, pues debería ser así para que se dé el segundo debate en la Plenaria, para que este artículo pueda ser ley el próximo año.

Entonces, le sugiero o le pido respetuosamente, señor Presidente, que someta a consideración el aplazamiento, que sea para el martes, que esté en el primer punto del Orden del Día y que podamos construir la mejor propuesta para que todos estemos tranquilos, para que todos estemos claros en lo que vamos a votar y ni más faltaba acojo todas las propuestas de nuestros compañeros de la Comisión Sexta.

Presidente:

Bueno en consideración la propuesta de aplazar el proyecto para el próximo martes, sigue la discusión, ¿lo aprueba la honorable Comisión?

Secretario:

Aprobado señor Presidente.

Presidente:

Continué señor Secretario con el Orden del Día.

Secretario:

Señor Presidente para continuar con el Orden del Día de la discusión del Proyecto 243 no tenemos quórum decisorio.

Presidente:

Por falta de quórum se levanta la sesión siendo las doce y cincuenta minutos de la tarde (12:50 p. m.).G

El Presidente,

Silvio Vásquez Villanueva.

El Vicepresidente,

John Jairo Roldán Avendaño.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Jaime Alberto Sepúlveda Muñetón.

CONTENIDO

Gaceta número 149 - lunes 1º de abril de 2013

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN **Págs.**

Acta número 071 de 2012, octubre 16.....1

Acta número 072 de 2012, octubre 24.....4

Acta número 073 de 2012, octubre 30.....33

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2013