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 XXIV - Nº 181 Bogotá, D. C., viernes, 10 de abril de 2015 EDICIÓN DE 28 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NÚMERO 013 DE 2014

(octubre 21)

Legislatura 2014-2018

A las diez y cuarenta minutos de la mañana (10:40 a. m.) el honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute, Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, ordena llamar a lista y contestan los siguientes honorables Representantes:

Carrillo Mendoza Wílmer Ramiro

Correa Vélez Víctor Javier

Cuello Baute Alfredo Ape

Cuero Valencia Carlos Alberto

González Medina Hugo Hernán

López Flórez Inés Cecilia

Lozada Polanco Jaime Felipe

Patiño Amariles Diego

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Responden nueve (9) honorables Representantes al llamado a lista.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes nueve (9) honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Castiblanco Parra Jairo Enrique

Cipriano Moreno Édgar Alexánder

Flórez Rueda Ricardo

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Rincón Herrera Ana María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer.

Le informo Presidente que al llamar a lista han contestado nueve (9) honorables Representantes, en consecuencia se registra quórum decisorio.

Presidente:

Muy bien Secretario, vamos a dar lectura al Orden del Día.

Secretario:

Con mucho gusto Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014-2018

Salón: JOSÉ FERNANDO CASTRO CAICEDO

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2014 al 20 de junio de 2015

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 21 de octubre de 2014

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Aprobación de las Actas números 05 del 3 de septiembre y 06 del 9 de septiembre de 2014

III

Citación a servidores públicos

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

Proposición número 009 y Aditiva de 2014

(Bogotá, D. C., 5 de agosto)

Presentada por el honorable Representante Hugo Hernán González Medina

Citar a la Ministra de Transporte, doctora *Natalia Abello Vive*s con invitación al Gobernador del departamento de Caldas, doctor *Julián Gutiérrez Botero;* al Presidente de la Asamblea Departamental de Caldas, doctor *Fernando Gómez Betancurth;* a la Directora de la Cámara de Comercio de Manizales, doctora *Lina María Ramírez;* al Jefe de Infraestructura de la Vicepresidencia de la República, doctor *Luis Fernando Mejía Gómez;* al Vicerrector de la Universidad Nacional, sede Manizales, doctor *Germán Albeiro Castaño Duque* y al docente de la Universidad Nacional, señor *Gonzalo Duque,* para resolver un cuestionario en materia vial con miras a mejorar la competitividad nacional, en lo que corresponde a la carretera Manizales-Bogotá, D. C., e infraestructura del departamento de Caldas.

Cuestionario

Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives

1. ¿Cuáles son las alternativas que para la ampliación y mejoramiento de la conectividad ha estudiado y analizado hasta el día de hoy el Ministerio de Transporte sobre la carretera que de Manizales conecta con Bogotá, D. C., detallando las particularidades que las diferencian, los beneficios e impactos sociales a las poblaciones del Oriente y Centro del departamento de Caldas? ¿Ha podido el Ministerio establecer las razones por las cuales alguna propuesta es una mejor alternativa que otras en materia de impactos en infraestructura vial, en la economía regional, en materia ambiental y en tiempos de construcción y puesta en funcionamiento?

2. ¿Cuáles han sido las modalidades de contratación, concesión, ejecución u operación que se han presentado al Ministerio sobre estas alternativas? ¿En qué estado de avance jurídico y de viabilidad se encuentran esos proyectos, y cuál sería la modalidad de ejecución determinante para el Ministerio?

3. ¿Tiene el Gobierno nacional para el momento de realización de este debate una decisión tomada sobre qué alternativa llevar a cabo para esta carretera o puede recomendar a esta Comisión cuál es la más viable detallando la argumentación fundamental que apoya esta decisión o recomendación?

4. Transcribo unas ideas sobre una propuesta alternativa adicional que la ingeniería caldense ha venido exponiendo de manera pública y la cual hasta el momento al parecer no ha sido considerada en detalle por el Ministerio. Sobre esto le pido al Ministerio rendir un concepto a esta Comisión sobre la conveniencia o no de ahondar en esta posibilidad y su conveniencia o inconveniencia frente a las otras alternativas estudiadas. A continuación se detalla la argumentación de la propuesta que se ha venido debatiendo públicamente en la región impactada por esta carretera:

"Después de la carretera Armenia-Ibagué (que incluye el túnel Bicentenario de 8,7 km), es la carretera Manizales-Mariquita-Honda el segundo corredor vial transversal que une efectivamente las troncales sur-norte que se desarrollan en paralelo sobre los ríos Cauca y Magdalena, que hoy se conocen como las Autopistas de la Prosperidad y La Ruta del Sol, respectivamente.

Reconocido el atraso histórico que en materia de infraestructura presenta el país y que se intenta resolver desde las tecnologías actuales, no queda claro que el mejoramiento de la vía Manizales-Bogotá, no reduzca efectivamente el cruce a gran altura que se da por el Alto de Letras (3.640 msnm), aún más, cuando se escuchan propuestas de mejoramiento en superficie para la vía por el municipio de Líbano-Tolima que incrementarían en unos 600 metros más el cruce de cordillera. Esto claramente contradice los mínimos estándares de diseño para lo que representa un corredor estratégico de conectividad, que a su vez, oficia como alterno cuando se presentan cierres en la carretera Armenia-Ibagué y la Autopista Medellín-Bogotá.

Desde el año 2008 la Cámara de Comercio de Manizales presentó un proyecto denominado la Variante Maracas-Mesones sobre planimetría de escala 1:5.000 y curvas de nivel cada 5 metros donde se demostró lo siguiente:

• Partiendo de Manizales y buscando la cuenca del río Guacaica hacia el norte, se puede ascender con pendientes inferiores al 7% hasta la cota 2.800 msnm, punto sobre el cual se pude construir un túnel de unos 6 km de longitud que saldría a las cabeceras del río Perrillo afluente del río Guarinó y que luego en dos tramos de descenso y ascenso permiten conectar con la carretera actual en el sector de Padua o que podría llevarse por la zona baja del mismo río Guarinó hasta conectar con Mariquita o directamente a La Dorada.

• La propuesta inicial que pretendía atender la necesidad de conectividad de Manizales y Caldas reducía la longitud actual de la vía en 10 km y disminuía en unos 800 metros el cruce de la Cordillera.

• Como ya se dijo, los parámetros de diseño garantizaban pendientes por debajo del 7% y radios de curvatura superiores a 90 metros.

• Este proyecto hace parte estructural de la conexión de dos zonas estratégicas de perspectiva intermodal del transporte para el país, como lo son el km 41 en la zona del río Cauca y La Dorada sobre el río Magdalena.

• Como puede entenderse de la línea de conectividad propuesta, esta responde a una necesidad de escala nacional donde se insertaría Manizales y Caldas, sin que esto implique aislar a la ciudad de Manizales; toda vez, que una de sus zonas de expansión natural coincide con la zona de empalme con el corredor macro de movilidad propuesto en el sitio de Maracas de la carretera actual entre Manizales y su vecino municipio de Neira y que dista desde el centro de la ciudad a solo 10 km.

Aquí también cabe resaltar, que existen proyectos que permiten trasladar el tráfico de la zona industrial de la ciudad y de la vía Panamericana hacia la ruta propuesta, a través de variantes y túneles que unirían las cuencas del río Chinchiná y la quebrada de Olivares-afluente del río Guacaica.

Este proyecto además de ser concebido para la competitividad nacional como una transversal Venezuela-Pacífico, conexión ríos Magdalena y Cauca, es un proyecto de integración caldense Oriente-Manizales-Norte.

Cualquier ruta que se aleje ostensiblemente hacia el sur de la carretera actual traería enormes impactos negativos con las poblaciones que históricamente dependen de ella y en este caso en lo que atañe a Padua, Fresno y Mariquita, y de manera obvia y subsiguiente con todo el oriente del departamento de Caldas.

Los ingenieros que han venido presentando la propuesta manifiestan:

1. Para la fecha en que se presentó el proyecto Maracas-Mesones, se estaba inaugurando el proyecto Túnel de Occidente en Antioquia, que incluye un túnel de 4,5 km y cuyo costo se estimó en unos $320.000 millones (proyectos de magnitudes similares).

2. Cuando el Gobierno nacional decidió contratar los estudios en Fase I para la carretera Manizales-Bogotá, se prometió por parte del grupo consultor realizar reuniones de estudio y avance con las personas e instituciones que habían desarrollado propuestas previas. Estas no se dieron y solo al final del ejercicio técnico se presentaron reuniones de socialización. De allí en adelante se trataron de desarrollar algunas mesas técnicas de la ingeniería local para convalidar dicho ejercicio, pero que al final tampoco fueron tenidas en cuenta".

Cuestionario Aditivo a la Proposición número 009

Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives

1. ¿Cuál es el plan general de los proyectos de cuarta generación, tercera ola, destacando la incidencia que tenga cada uno de los proyectos en el departamento de Caldas y cómo integra a este departamento con la infraestructura nacional en materia de carreteras nacionales y con la competitividad del país?

2. La Transversal Nacional de Caldas (Carretera que de Manizales conduce a Bogotá), es considerado un proyecto prioritario para el país en general, ya que es una alternativa y un complemento de la carretera del occidente que pasa por La Línea, tiene incidencia en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, la región del Magdalena Medio y conecta con las vías de Antioquia, Santander y las Costa Atlántica.

3. ¿Cuáles son las alternativas que para la ampliación y mejoramiento de esta vía ha estudiado y analizado hasta el día de hoy el Ministerio de Transporte? Pueden detallarnos?

4. Las particularidades de los proyectos que estén evaluando. Informarnos si tienen impacto social en las poblaciones del Oriente y Centro del departamento de Caldas.

5. ¿Cuál es la política nacional en materia aeroportuaria a desarrollar en los próximos cuatro años y cómo dentro de ese plan figura Aerocafé.

6. Informar a esta Comisión el estado de los proyectos viales que tienen que ver directamente con el departamento de Caldas:

• Continuación y cofinanciación del Plan Vial de Caldas y proyectos contemplados nuevos en materia de vías secundarias.

• Presupuesto para el 2015 y ejecución durante los últimos 3 años en materia de vías terciarias y caminos para la prosperidad en el departamento de Caldas, presentando además cuál es la política nacional del Gobierno en esta materia.

Presentada por el honorable Representante *Hugo Hernán González Medina.*

IV

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.

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Alfredo Ape Cuello Baute.

La Vicepresidenta,

Martha Patricia Villalba Hodwalker.

El Secretario,

Jaír José Ebratt Díaz.

Está leído el Orden del Día Presidente.

Presidente:

Verifique Secretario quiénes se encuentran de los invitados y citados en el recinto.

Secretario:

Sí Presidente, le informo que para el debate está citada la Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, quien está haciendo presencia en las instalaciones del Congreso. Está presente el viceministro de Transporte, Carlos Alberto García Montes y funcionarios invitados, el gobernador de Caldas, Julián Gutiérrez Botero, pregunto si ¿se encuentra presente?, no está presente. Presidente de la Asamblea de Caldas, Fernando Gómez Betancur, no se encuentra presente; la directora de la Cámara de Comercio de Manizales, Lina María Ramírez, informó que no podía asistir; el jefe de Infraestructura de Vicepresidencia de la República, Luis Fernando Mejía Gómez, pregunto si ¿está presente? no está presente, me informa que viene ahora; el vicerrector de la Universidad Nacional, sede Manizales, Germán Albeiro Castaño Duque, él ha delegado al docente Alexánder Escobar García, pregunto si ¿se encuentra aquí presente?, si está presente el docente Alexánder Escobar y docente de la Universidad Nacional, Gonzalo Duque, pregunto si ¿está presente?, no está presente Gonzalo Duque.

Presidente, estos son por parte del Ministerio de Transporte, se encuentra el señor viceministro, la Ministra está haciendo su llegada al recinto.

Presidente:

Doctora Elizabeth, asesora de la Ministra por favor convocar al recinto, muchas gracias; Representante González, estamos atentos al desarrollo que quiera darle al debate, esperamos a los amigos de Caldas, quiere empezar con el viceministro, mientras llega la Ministra se pide un minuto a la Comisión para hacer una moción de duelo Secretario.

Secretario:

Sí Presidente, esta moción de duelo va dirigida al honorable Representante Carlos Cuero, como consecuencia del fallecimiento de su querida madre, dice de la siguiente manera:

"República de Colombia, Cámara de Representantes, Comisión Sexta Constitucional Permanente. Moción de duelo.

La Mesa Directiva, sus integrantes y los funcionarios de la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes se unen al luto que embarga a la familia Cuero Valencia, ante el sensible fallecimiento de la señora María Rita Valencia Celorio, que en paz descanse, madre del honorable Representante a la Cámara, Carlos Alberto Cuero Valencia, acaecida en la ciudad de Cali el día 24 de septiembre del año en curso.

Por lo anterior expresamos nuestra más profunda y sincera demostración de solidaridad, aprecio y consideración. Extiéndase este sentimiento de condolencia a su distinguida familia en estos momentos de dolor.

Presentada por los honorables Representantes *Iván Darío Agudelo, Wílmer Ramiro Carrillo Mendoza, Jairo Enrique Castiblanco Parra, Édgar Alexánder Cipriano Moreno, Víctor Javier Correa Vélez, Alfredo Ape Cuello Baute, Ricardo Flórez Rueda, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Hugo Hernán González Medina, Carlos Eduardo Guevara Villabón, Inés Cecilia López Flórez, Jaime Felipe Lozada Polanco, Diego Patiño Amariles, Ana María Rincón Herrera, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Martha Patricia Villalba Hodwalker.*

Dada en Bogotá, D. C., a 24 de septiembre de 2014.

Firman *Alfredo Ape Cuello Baute*, Presidente; *Martha Patricia Villalba Hodwalker*, Vicepresidenta; *Jaír José Ebratt* Díaz, Secretario General".

Presidente:

Vamos a pedirle a nuestra vicepresidente que le haga entrega formal a nuestro compañero Carlos Alberto Cuero Valencia, y a ponernos todos de pie, en solidaridad…

Nuestras más sentidas condolencias querido colega, a toda la familia hágale extensivas por favor.

¿Creo que tenemos quórum decisorio Secretario?

Secretario:

Sí Presidente, está conformado quórum decisorio, puede usted someter a consideración el Orden del Día que ya fue leído.

Presidente:

En consideración el Orden del Día, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, se queda cerrada, ¿aprueba la Comisión?

Secretario:

Ha sido aprobado el Orden del Día Presidente.

Presidente:

Representante González, ¿qué orden quiere que le demos al debate?

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Muchas gracias Presidente, quiero primero dar un saludito, una presentación preparada por la unidad de trabajo de esta representación y luego vendría una presentación de la Universidad Nacional de Colombia, porque debería advertirles a ustedes esto, señores funcionarios, honorables Representantes, en Caldas existe un comité intergremial que es un foro de opinión permanente, de intercambio permanente, de autoridades, políticos, gremios y entiéndase así la representación hoy del profesor Diego Alexánder Escobar y de la Universidad Nacional como parte de esa institucionalidad y gremios de Caldas. Luego le daríamos paso entonces a otros Representantes con la venia suya señor Presidente y escuchamos a los Representantes del gobierno.

Empiezo entonces saludando al Viceministro y por su intermedio a la Ministra, yo creo que interpreto a todos los miembros de esta Comisión en resaltar ese papel que ella ha asumido de darle prioridad a los debates en Comisiones Sextas de Senado y de Cámara, al doctor Leonidas Narváez de Invías, también muchas gracias por acoger esta citación; al doctor Fernando Mejía de la Coordinación de Infraestructura de la Vicepresidencia de la República, muchas gracias; a ustedes, al mismo profesor Diego Alexánder de la Universidad Nacional, qué bueno que esté aquí acompañando este debate, a ustedes todos Presidente, colegas honorables Representantes muchas gracias por regalarle a Caldas esta mañana, pero se van a dar cuenta que esto no es solo de Caldas, vamos a hablar de la conectividad y la competitividad nacionales, esto tiene que ver con las posibilidades en los santanderes, en Boyacá y en Bogotá, en Cundinamarca con su carbón y una posibilidad de sacarlo al Pacífico, con Bogotá y su conexión con Urabá, con el puerto de Tribugá en Nuquí. Es realmente un tema del orden nacional.

Secretario:

Excúseme honorable Representante y señor Presidente, para darle formalidad al Orden del Día y de conformidad con lo que ya está aprobado para solicitar su aprobación de las Actas número 005 de 3 de septiembre y número 006 del 9 de septiembre de 2014, las cuales ya fueron remitidas oportunamente a los honorables Representantes.

Presidente:

Las actas las tenemos todos en vía magnética, por e-mail y por escrito, son las Actas número 05 de 3 de septiembre y número 006 del 9 de septiembre de 2014. En consideración las actas leídas, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la Comisión?

Secretario:

Han sido aprobadas Presidente.

Presidente:

Vamos a darle la bienvenida entonces a nuestra Ministra de Transporte, ella se encuentra en la Comisión, la esperamos, un minuto Representante González, para que empiece con toda la formalidad del debate. ¿Representante Correa?

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Muchas gracias Presidente, mientras empezamos para informarle a la honorable Comisión que el pasado jueves 16 de octubre se realizó en el país una jornada de protesta convocada por la Mesa Amplia Nacional Estudiantil. Estudiantes de universidades públicas, privadas, instituciones técnicas y tecnológicas marcharon o realizaron actividades de distinta índole para sensibilizar y socializarle a la población colombiana en general los problemas que tiene actualmente la educación superior y cómo el mencionado acuerdo por lo superior 2034 no es la opción más adecuada para su solución, por el contrario contribuye a profundizar muchos de los elementos del modelo que hoy no han funcionado bien, no presenta un adecuado modelo de financiamiento al privilegiar financiar la demanda por sobre la oferta con todas las dificultades que esto tiene para la base presupuestal de las universidades públicas del país entre otros temas.

Yo quiero dejar como esta constancia señor Presidente porque lo que ocurrió este 16 de octubre habla un poco del panorama del debate que se vendrá en los próximos meses y años en la medida en que este Acuerdo por lo Superior 2034 traza los rumbos de la educación superior del país para las próximas dos décadas. Siendo así de primer orden o de primera importancia para la Comisión estudiar este acuerdo, conocer cuál es su contenido y ojalá para poder en la dinámica de la democracia hacer una contraposición de distintas propuestas como es lo propio de espacios como estos, también se den el trabajo de estudiar el contenido de

la propuesta de la Mesa Amplia Nacional Estudiantil. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

Lo importante de esa propuesta, nos gustaría ojalá invitar aquí a la Comisión a Representantes de la Mesa y los escucháramos, parece muy importante que participemos en esa discusión Representante.

Bueno, si no hay más intervenciones, vamos a escuchar una última intervención para iniciar el debate, Representante Guevara.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias Presidente, muy buenos días a todos, Ministra, quería dejar una constancia Presidente con el paro de transportadores que hoy vive Bogotá. Usted Presidente hace unos días conjuntamente realizamos un debate con la implementación de los sistemas integrados de transporte masivo en el país y esto es sintomático; esto que está pasando en Bogotá va a empezar a replicarse en todo el país y me preocupa. Quería señalar que en la demanda de los pequeños transportadores es que les paguen lo que se fijó en el contrato y que se les pague a un precio justo la incorporación de sus vehículos. Entonces quería Presidente dejar eso en contexto, yo pienso que es bueno propiciar prontamente un debate con los pequeños propietarios del país, escucharlos porque de pronto estamos con la visión de los grandes empresarios y necesitamos abrirle paso a estos pequeños que son miles de familias que pues han hecho una labor importante por el sector transportador, que muchos de nosotros anduvimos en el país, inclusive nos transportamos en esos vehículos y han hecho transporte y que hoy en cierto modo están siendo desplazados sin ningún tipo de oportunidad; y de otro lado Presidente, señalar la importancia de lo que manifestaba el honorable Representante Víctor, de poder generar un acuerdo partidista para poder avocar lo que ha sido la apuesta del Gobierno nacional en el tema de materia de educación superior. Yo creo que estamos en, usted que tiene también un proyecto y una iniciativa en trámite sería muy importante escuchar a los actores, a la MANE, a todo el movimiento estudiantil y darles una comisión especial para escucharlos. Mil gracias Presidente.

Presidente:

Representante Guevara, nos parecería importante poner por escrito y votar hoy esa proposición y hacer un debate más amplio de todo el tema de transporte. Al Representante Correa, tenemos citada la Ministra en 15 días a partir de mañana a un debate sobre la Universidad Popular del Cesar, yo creo que en ese mismo debate, antes, la primera hora podríamos escuchar para que ella también estuviera presente y escucháramos esa Mesa Amplia, nosotros seremos parte de nuestro espacio en este debate para que usted pueda. Siga Representante.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Señor Presidente, entonces si le parece voy a presentar una proposición para que adicionemos a este debate las discusiones pues del Acuerdo por lo Superior 2034.

Presidente:

Bueno, muy bien dejamos entonces a nuestro citante para que, ya el tiempo es suyo como quiera utilizarlo, salude a nuestra queridísima paisana y Ministra de Transporte, Representante González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Presidente, ¿puedo hacerle una proposición antes del tema? Usted en recientes días nos propuso o está proponiendo que con el Ministerio de Educación en esta Comisión desarrollemos una mesa de trabajo, ¿cierto?, que hable de los recursos en el sector y sobre todo de cómo modificar el modelo hacia una jornada escolar completa o jornada única. Yo le voy a pasar a la Comisión más tardecito una nota escrita, una proposición pegándome de esa iniciativa suya, diciendo que por qué no la ampliamos con el Ministerio de Hacienda, con el Ministerio de Educación y con el DNP, construyamos una mesa de trabajo, unas jornadas que deben terminar en un producto, un cronograma plurianual de aquí al 2025 que define el flujo de recursos y las metas que vamos a ir logrando año por año. Son las metas de cubrimiento, los costos. Esa es una herramienta para la Ministra, también para decirle al Ministro si vamos a cumplir o no al 2025 con Colombia la más educada, como dice el Presidente con base en ese instrumento. Estructurar un cronograma plurianual de flujo de recursos y de metas de aquí al 2025 para Colombia, la más educada.

Presidente:

Yo pienso que cabe, Secretario, vamos a adicionar entonces un cuestionario citando a ese debate al ministro de Hacienda que es importante que esté aquí, citamos una hora más temprano y yo creo que el tema local del Cesar es un tema que es muy corto y se puede tratar en media hora a cuarenta minutos y le damos amplitud al debate sobre todo este tema educativo.

Bueno, Representante González siga con el uso de la palabra.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Ministra, un saludo muy fraterno, muy familiar, muy caldense, nos da gusto que esté al lado de un caldense, que en unos momentos llegue otro caldense de Coordinación de Infraestructura de Vicepresidencia, en ellos tenemos muchas esperanzas y en usted.

Me decía al principio que es un reconocimiento y no solo la gratitud por acoger la citación, sino por ese empeño que tiene usted de atender todo lo que aquí se dé en comisiones sextas de Senado y Cámara, de darle prelación a los debates acá, muchas gracias Ministra.

Secretario:

Por favor la presentación, si es tan gentil, la pueden proyectar.

Presidente:

Si quiere pasar a la parte de aquí para que vea mejor o en esta esquina.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

En la figura estamos viendo los departamentos del eje cafetero en el centro de un círculo imaginario, de 200 kilómetros a la redonda de Manizales de donde quedaría Aerocafé, para mencionarlo y no dejar el trabajo que venimos haciendo, un círculo de 200 kilómetros a la redonda de Palestina, alcanzamos Cali, Bogotá, Medellín, ahí tenemos el 64% del PIB nacional, más de la mitad de la población de Colombia, están en un círculo y radio de 200 kilómetros alrededor de

Manizales-Palestina. Esta es una zona muy importante de Colombia, pero la vamos a ver ahora en la siguiente como es también la zona que nos conecta oriente con occidente, Venezuela al Pacífico. Para no dejar pasar lo de Aerocafé, señora Ministra, señor Viceministro, directores de Invías, demás funcionarios, quería compartir con mis compañeros que apoyaron aquí anteriormente, presenciaron un debate al respecto, reiterar que las condiciones técnicas que se pueden lograr en ese aeropuerto en Palestina no se lograrían nunca ni en Pereira, ni en Cartago, ni siquiera Bogotá es capaz de levantar, un Jumbo es capaz de levantar todo su peso, toda su posibilidad, su capacidad de operación, como lo podrá hacer en Aerocafé. Sirva esa diapositiva para decirles que en 15 o 20 años, 25, es el país que va a estar necesitando ahí, ese centro de economía donde está concentrado el 64% del PIB, un aeropuerto complementario al de Medellín y al de Bogotá, por eso lo de Aerocafé no es solo la gran necesidad y las dificultades que vivimos los caldenses de las que aquí hablamos, sino que está diseñado para que si la demanda, la economía avanza como creemos que va a avanzar, con progreso regional, progreso nacional, vamos a necesitar irlo ampliando y llegar a uno de 3.600 metros se volvería un aeropuerto que sería ya la tercera fase, sería uno de los aeropuertos que llaman de bajo costo, a donde convergen todas las operaciones aéreas, porque ya salir a Europa, a otros destinos, portar carga sería más barato desde Palestina, terminaría siendo el aeropuerto que congrega, en el que convergen las operaciones de otros aeropuertos en Colombia. Quería decir eso sobre Aerocafé y agregar Ministra que todavía no tenemos claridad los caldenses, ha habido incertidumbre, más bien reacción, reparo frente a las respuestas que hemos tenido de otros funcionarios, pero Caldas todavía está esperando, porque Caldas espera que se cumpla la palabra del señor Presidente de la República quien ha dicho que no solo se requiere sino que lo merece, y esperamos, no se pudo ver reflejado en el presupuesto, pero no quiere decir que no se vaya a hacer, ¿cierto? seguramente en el Presidente, en usted y el Ministro de Hacienda está la suerte de Aerocafé. Continuamos con lo de la vía.

La anterior me hace el favor, a ver, más o menos ahí está la comunicación que hay de Bogotá a Manizales y si la prolongáramos esa línea azul a salir al Pacífico, eso nos conectaría Bogotá con Tribugá o con el puerto de Cupica o donde se haga ese segundo puerto que está necesitando el país, pero además les voy a mostrar más adelante como si llegamos al corredor, a esa plataforma de La Felisa, tenemos Antioquia ahí a un paso, esto es una comunicación también con Urabá también, con todas las proyecciones de ustedes para el Urabá, le vamos a dar la posibilidad a Bogotá de conectarse con los dos mares.

En Caldas se habla del triángulo de oro, para referirse a esa situación que mencioné donde se concentra el 64% del PIB en esta región, ahí más o menos están los corredores de comunicación principal de las líneas amarillas que van de arriba abajo, pues están próximas a los Valles del Cauca y del Magdalena. La línea azul más o menos indica la dirección de Bogotá hacia Tribugá. El punto rojo es para Manizales, como pasa por Manizales esa línea, sin embargo debemos entender que Bogotá le ha apostado a salir por La Dorada, por Puerto Salgar, entonces debemos moverla un poco, debemos mirar desde Dorada, cómo sería desde Dorada hacia el Pacífico.

Devolvámonos un poco, es tan amable. En el corredor del Magdalena, gracias al papel de ustedes Ministra, vamos a tener pronto navegabilidad y tren en La Dorada. Estamos proponiendo aquí con esta vía, es conectar plataformas logísticas, allí tendremos tren y tendremos, pues ya tenemos la troncal a la costa, la Vía del Sol y que ahora se conecta con Bogotá y es conectarlo al Pacífico como decía, a la zona de la Virginia, La Felisa, La Pintada, donde allí también tendremos tren y donde habrá una comunicación que ustedes han proyectado al Urabá y si mal no estoy Ministra, esa comunicación va a ser por doble calzada y también por tren. Vice, ¿también habrá tren a Urabá? Sí, bueno, ¿pero hacia Urabá? No, bueno. Pero nos conectamos con el tren de occidente y va a haber la posibilidad de comunicarnos con Urabá con la autopista. Sin embargo, sigamos, pese a que Caldas está ahí en el medio de ese triángulo de oro, pese a que es por ahí donde nos deberíamos conectar, pese a esas posibilidades, al interior de Caldas, déjenme decirles, estamos desintegrados, no aprovechamos, no se ve, ustedes miran ahí que la cordillera sigue siendo la barrera, si bien estamos buscando cruzarla, sigue siendo la barrera. Esta región a la derecha en las pantallas desde la cordillera que es lo más oscuro hacia La Dorada, es el 42% del territorio del oriente de Caldas y está desarticulado, ustedes mismos por las líneas rojas ven cómo el desarrollo ha estado más hacia el occidente, cerca al corredor Medellín-Cali. Entonces Caldas está desarticulado, ha habido diferencia, incluso la brecha, corremos el riesgo, es lo que quiero que tengan en cuenta ustedes, Ministra, que según las decisiones que tomemos aquí lo que podemos hacer es profundizar esa brecha que ha habido en el desarrollo de Caldas con unas zonas más favorecidas, mientras nuestras determinaciones siguen antes ahondando el atraso de parte de nuestra región. Eso a nivel interno, entonces eso de estar en el centro, en ese triángulo de oro, pues no es que se esté viendo en todo el departamento, listo.

Entonces ustedes van a ver en este plano una línea roja al sur de Caldas. Aquí tenemos el departamento de Caldas, Caldas limita con el Tolima por el río Guarinó en el oriente, el río Guarinó le cae al Magdalena, entonces al sur del Guarinó todo es Tolima, y ven una línea roja que es la carretera hoy Manizales-Mariquita, como ven la vía sale de Manizales y pronto está en territorio del Tolima y así sigue hasta llegar a La Dorada. Esa es la vía hoy, Manizales- Mariquita, esa es la vía al Magdalena, la vía a Bogotá. Aparte de que viene mejorándose, el mismo Presidente de la República, nos confirmó que trabajamos en la posibilidad de una autopista que nos ayude de manera complementaria con la que hoy se construye con el túnel de occidente en La Línea. Colombia, cuando la Línea entre en ejercicio, en uso, seguramente rápido va a estar ya ocupada, Colombia sigue necesitando una segunda vía para atravesar la cordillera, por eso se habla de la transversal nacional de Caldas. Antes históricamente hemos tenido la Línea y Letras, seguimos hablando, esa ha sido la vocación de los dos trazados, entonces ya estamos construyendo túneles en la Línea para bajar la altura, para hacer una vía más apropiada para la carga, pero necesitamos esa complementaria y es de lo que estamos hablando aquí transversal, nacional por Caldas. Yo quiero que ustedes se fijen, recuerden ese trazado, va de Mariquita a Manizales, todo por el Tolima hasta cuando ya está cerquita

bajando a Manizales. Vamos a ver entonces las alternativas que habría para construir esa autopista que supla a Letras, que sea complementaria con la de La Línea.

El Invías contrató unos estudios y este es un plano de la firma donde de unas nueve alternativas preselecciona tres, vamos a verlas más clara en la siguiente:

Aquí tenemos tres alternativas, lo que ustedes ven en azul arriba es el río Guarinó, que está limitando el Tolima con Caldas. El segundo río en la parte baja al sur es ya el del Gualí. Tenemos tres alternativas, hay dos que van muy próximas a la vía actual, que son las superiores, y hay una, la número dos está al sur ya no va por el cañón del río Guarinó sino que va por el cañón del río Gualí. Esa tercera alternativa, que es la número dos, pero que es la de abajo, la del sur, esa la del sur, la alternativa número dos, es la que según este estudio para el Invías es la que debe abordarse, es la de mejor calificación. Nosotros tenemos señor director serios reparos a esa calificación, vamos a verlo enseguida, pero quiero que, no es fácil así no tengamos plano, quiero que recuerden que tenemos una transversal Bogotá- Melgar-La Línea-Armenia, para cruzar al Pacífico, oriente- occidente. Tenemos una vía que no servirá para transporte de carga pero que ya es una PP, que es la vía Bogotá-Cambao- Líbano-Murillo-Manizales. Este trazado que ustedes perfilan como el más opcionado, está prácticamente pegado encima del de la vía Manizales-Murillo-Cambao-Bogotá, de la vía Manizales a salir al cruce de Líbano. Parte del planteamiento aquí Ministra es precisamente que con las inversiones en infraestructura nosotros tenemos que mirar conectividad y también articular regiones al desarrollo y aquí estamos es congregando, concentrando en un sector pequeño la aplicación de todas estas inversiones. Por eso nosotros como conclusión al final le mostraremos Ministra, que si no se puede en el eje actual, la vía debe moverse pero al norte, en ningún momento hacia el sur.

Entonces de estas tres alternativas en resumen, se nos descartan la del medio que es para nosotros, la que más se aproxima, la que sigue siendo Tolima-Caldas, beneficiando Fresno, Mariquita y poblaciones del oriente de Caldas y que creemos es la más apropiada porque puede tener un túnel más corto. La descartan de tajo por el riesgo asociado al volcán Cerro Bravo.

Tenemos la alternativa número uno que es la de la parte más norte, dice el Invías que es posible, entonces en este cuadro de comparación de alternativas que sale de ese estudio, señora Ministra, señor Vicedirector, yo veo que el cuadro de comparación de características técnicas está muy limitado, está muy limitado al sitio por donde se pasa, a las características de construcción, esta superficie en metros cuadrados que se interviene, tantos kilómetros de túnel, tantos de vía nueva, tantos susceptibles a la inestabilidad, pero no considera otros elementos sumamente importantes como son los de conectividad y los de impacto social. Además, que como lo va a mostrar tal vez, seguramente nuestro profesor de la Universidad Nacional, es mucho más barato construir túnel en grano de orita que en las rocas de la Línea. Los europeos a eso le tienen ya costos clarísimos, cuarenta mil dólares (US$40.000) vale un metro de túnel de ciento diez metros de sección en rocas de esquistos del tipo La Línea, del tipo el túnel de occidente, mientras que en grano de orita como lo que podemos aprovechar en la zona de Caldas puede costar a la mitad, veinte mil dólares (US$20.000). Hoy creo que el valor que ustedes le tienen en la línea es de treinta mil, pero pudiéramos bajarlo a veinte mil en un trazado por Caldas.

Quería entonces hacer ese doble reparo. Uno, primero que se descarta por riesgo asociado al volcán Cerro Bravo. En principio no hay algo como evidente, claro, que nos diga que ese riesgo es mayor que el del volcán Machín, y si consideramos los periodos de retorno como en las fórmulas que siguen y una vida útil de cien años, vamos a encontrar que incluso sería mayor el riesgo asociado al Ruiz que tiene un retorno más estrecho, más reducido que el de Cerro Bravo, que el retorno ha demostrado ser entre, incluso de cuatrocientos años, el último de cuatrocientos, entre trescientos cincuenta y cuatrocientos años. Para algunos estudiosos hacen cálculos del riesgo con esa fórmula, con esas variables y van a encontrar que se puede abordar la vía y que incluso sería más grave una como la del Ruiz. No voy a decir que es suficiente, pero tampoco he visto en el informe de Invías, elementos suficientes para de tajo cortar esa posibilidad.

Estamos frente a un tema crucial para los caldenses. O podemos abordar obras, cruzar la cordillera o definitivamente hay que admitir un riesgo que imposibilita como el que dicen ustedes y eso nos obliga a los caldenses a vivir distinto, a plantearnos una cantidad de, a replantear una cantidad de proyectos y programas, a cambiar nuestra vida. Entonces quería que ustedes en su informe fueran muy precisos en esto. En la naturaleza de ese riesgo asociado al volcán Cerro Bravo y de ser, claro, porque no podemos ser irresponsables, ni más faltaba, es que el riesgo existe. De no poderse la vía en ese eje, cercano al que tenemos y que cruza Cerro Bravo, les pedimos que esa vía vaya más al norte, pero nunca más al sur. Si vamos al sur, incluso se ven afectadas poblaciones tolimenses como las de Fresno, Herveo, vamos a entrar a un cañón con menos población y que repito, tiene ahí juntico la vía de Murillo-Cambao. Debemos ir más al norte, ¿saben después de la vía de Letras cuál es la siguiente transversal al norte en Colombia? La vía de Doradal a Medellín, muy, muy lejos, muchísimo más al norte, tenemos todo el oriente de Caldas con poblaciones como Samaná, Pensilvania, Manzanares y tenemos el suroriente antioqueño con Sonsón, Argelia, Nariño, una zona sumamente pobre que con una vía por ese lado, por reflejo entraría, se articularía al desarrollo nacional. Si seguimos concentrando las inversiones en los mismos pedacitos lo que estamos es ahondando la brecha, casi que diciéndole a una región muy grande del suroriente antioqueño y del oriente de Caldas: "sigan siendo pobres", "sigan sin posibilidad".

Pasemos a la siguiente y última diapositiva para escuchar a nuestro compañero, profesor de la Universidad Nacional.

Señor Presidente, siguiendo su ejemplo hoy quiero que ustedes escuchen un audio del Presidente Santos:

"…sino que lo merece. **Periodista:** ese fue el argumento general que expuso anoche el Presidente Juan Manuel Santos, al dar luz verde a la ejecución del proyecto de Aerocafé. El anuncio establece que se dispondrán cincuenta mil millones ($50.000.000.000) de pesos para la primera fase de esta obra. La noticia fue recibida con aplausos por los presentes en el auditorio del hotel Termales del Otoño, quienes esperaban con incertidumbre las palabras del jefe del Estado.

Presidente de la República: "les dije que estructuramos bien el proyecto, la estructuración del proyecto, de cualquier proyecto tiene un aspecto técnico y un aspecto financiero. El aspecto técnico ya se hizo, o sea es viable hacer el aeropuerto y la parte financiera, la estructuración hay que terminarla; sin embargo, la petición de los Senadores, Representantes, del gobernador, del Alcalde de Manizales, Alcalde de Palestina, de todos los gremios, me decían: necesitamos que el gobierno nos dé una señal positiva para que esa obra realmente despegue. Se trataba de dar la garantía de unos recursos para el año entrante para que comience la obra y cuando tengamos estructurado financieramente se ve cómo se sigue financiando con vigencias futuras, dependiendo de cómo podamos cuadrar el aspecto del despacho fiscal con el desarrollo de la obra. Pues bien, la noticia importante y buena que tengo hoy es que vamos a darle luz verde a ese aeropuerto".

Señora Ministra, en el audio ya él se refiere además de, no, no vamos a repetirlo, en el audio él se refiere ya a la vía Manizales-Mariquita, pero haciendo diferencia, una cosa es el mejoramiento de la actual y otra la autopista que dice que también como Aerocafé marchan muy bien. Yo termino, concluyo diciéndoles que la transversal nacional de Caldas hay que construirla por su valor estratégico para el transporte de carga y la competitividad nacional como conector Venezuela-Pacífico, oriente-occidente.

Continuación audio del Presidente Santos: "…estamos finiquitando unos procesos para que quede bien estructurado, ese es un propósito, ese es un proyecto que va. Un segundo proyecto muy importante para Caldas que también va en buen camino es la autopista de Manizales-Mariquita-Honda-Villeta. Aparte de lo que ya se está haciendo en el mantenimiento de la carretera actual, que se están invirtiendo cerca de trescientos mil millones en el mantenimiento de la actual, pero la otra está en estructuración, en octubre es una de las inversiones más grandes, eso es un hecho, ya eso está en proceso de las vigencias futuras, para eso también están apropiadas, eso es otra gran obra, aquí en Manizales el sistema de transporte masivo, o sea que las obras que vienen para Manizales, para Caldas y para el eje cafetero son muy, muy importantes".

Vice, si construyéramos al norte de Manizales, cerca a la opción norte, ¿existe la posibilidad de hacerlo en fases? En principio nos articulamos con la misma, a la altura de Mesones pues, a Fresno-Mariquita, y en principio al otro lado, antes de caer al Cauca, nos articulamos a Manizales, pero lo ideal es que el trazo fuera directo hasta el kilómetro 41 y entonces entran a beneficiar una región grandísima, la otra parte olvidada de Caldas, estamos hablando de Aguadas, Pácora, Salamina, Neira, Aranzazu, todo el norte del departamento, que entra a articularse con los flujos regionales.

Siendo una vía complementaria la de La Línea integra las plataformas logísticas de las que hemos hablado. Existe una posibilidad y es lo que quiero que ustedes me permitan ahora, escuchen a nuestro profesor; existe. Por eso es muy importante esta transversal, tiene una posibilidad de ser doble, de ser bimodal, de ser carretera y carrilera. Tendríamos el tren de La Dorada a La Felisa o al kilómetro 41, entonces es carretera y carrilera. Quiero que perciban la magnitud de este proyecto. Nosotros con todos los esfuerzos de infraestructura que estamos haciendo, que está haciendo el país, va a reducir costos económicos en un treinta por ciento. Si le trabajáramos al ferrocarril podíamos reducirlo incluso hasta en un trescientos por ciento. Es que es de esa la magnitud. Estamos hablando de que una tonelada de Bogotá a Buenaventura puede costar ahora dos mil cien dólares (US$2.100) y por tren costar setecientos; pero además las reducciones en los costos se multiplican, el punto es que se multiplican en otras variables económicas.

De moverse el eje actual señora Ministra ojalá sea hacia el norte. Queremos entonces que ustedes nos hagan claridad, ojalá no quedemos como Aerocafé, sino claridad de lo que viene ahora en la tercera ola de la cuarta generación. ¿Qué viene exactamente para la vía? Y Ministra si a raíz de este debate toca profundizar en estudios, nosotros nos sentiríamos muy gratos, que diga si vamos a contemplar la propuesta de hacer la bimodal. Vamos a escuchar a estos profesionales científicos de la Universidad Nacional, para beneficio del país, nos sentiríamos muy gratos si se dispusiera la realización de estudios en fase uno.

Como dice el Presidente, no solo es que Caldas lo demanda, sino que se lo merece, entonces les agradezco mucho a todos y le pido el favor Presidente que podamos escuchar a nuestro invitado de la Universidad Nacional.

Presidente:

Vamos entonces, Representante González muchas gracias. Doctor Diego Alexánder Escobar García de la Universidad Nacional, bienvenido a su Comisión, doctor lo escuchamos.

Diego Alexánder Escobar García, Profesor Universidad Nacional:

Bueno, primero que todo, muchísimas gracias por la invitación a la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales y también representando la institucionalidad de la región como tal. Muchas gracias a todos por asistir a la audiencia, yo voy a ser muy concreto con los valores que voy a mencionar. Esta presentación tiene muchas diapositivas que son semejantes a las que acaba de mostrar el Representante Hernán. No obstante vamos a hablar de muchos tópicos que en Colombia no se han estado manejando y que en el mundo si se manejan actualmente; y que en el mundo no se manejan pues hace dos años, ni hace cinco años, sino hace mínimo tres décadas como es el caso de los estudios regionales en Europa. Igual como dijo, como mencionó el doctor Hernán, pues estamos en el triángulo de oro, donde tenemos un 64% del PIB, el número de población es mayor al 52% de toda la población en Colombia, o sea, estamos concentrados, hay una alta densidad en este sector del departamento.

Tenemos las tres opciones que como sabemos la opción que dicen, o que establece Civiltec a partir de una gran cantidad de variables, pero más de tipo técnico puntuales entre conectar un sitio y otro no más; establecen desde el punto de vista de ingeniería civil la opción número dos como la mejor, ¿sí? No obstante, yo quisiera contarles a ustedes que en el mundo y en Colombia deberíamos estar aprendiendo este tipo de ejemplos, no se habla de un solo modo de transporte, se habla de algo que es multimodal, es decir, dependiendo del análisis de la escala de análisis se deben hacer estudios de como mínimo cinco modos de transporte.

Les cuento, hace quince años en las ciudades, en las zonas conurbadas se hablaba de plan vial, ni siquiera se estudiaban los andenes, ni siquiera se hacía ese análi-

sis, ahorita se habla de planes de movilidad, hablando en ese ejemplo; cuando se habla en ese ejemplo se trabaja peatones, bicicletas, transporte público y todo se analiza como redes que se superponen; igual cuando se amplía la escala de estudio, en este caso regional, en que yo diría que para un tipo de inversión de esta categoría, ni siquiera debería ser un estudio solo de región sino de país, porque es que esto es una transversal que conecta directamente un centro productivo como Bogotá, con Buenaventura, donde podría estar pasando por el triángulo de oro, ¿dónde está la mayor cantidad de población y la mayor cantidad de PIB de Colombia?, estamos.

Entonces el análisis no solamente se debe llegar a las variables técnicas puntuales que se analizan. Se habla que se tocan temas sociales donde se muestran los tipos de cultivos que se tienen, el tipo de producción que se tiene; se mencionan pero no se hacen cálculos de la cobertura o el impacto del número de personas que se verían beneficiadas si de pronto es necesario cambiar el tipo de cultivo, dada la inserción de ese tipo de infraestructura en el territorio que es lo que ahorita se estudia ya mundialmente. Se busca calcular el impacto real que las infraestructuras realizan en el territorio. El impacto no es solo desde el punto de vista de tiempo medio de viaje sino impacto de cobertura de población beneficiada, de cambios en tipos de producción y cobertura de área que depende de las densidades poblacionales que estén beneficiadas.

En este tenemos pues otras opciones como la que mencionó también el Representante Hernán, que está la de la asociación público privada. Tenemos que hacer un análisis, la necesidad de un análisis regional de impacto, un análisis primero a escala regional que recoja como mínimo y hablo como mínimo de los departamentos de Risaralda, Quindío, Caldas y Tolima, como un ejemplo; no tratando de hacer una comparación de si es mejor hacer la transversal cafetera o la transversal de Caldas, comparándola con La Línea, no, sino viendo la forma de cómo las dos se complementan y conociendo cuál va a ser la funcionalidad de esas carreteras, porque algo que no se habla en Colombia es de la funcionalidad de las vías. Así como en las zonas urbanas hay vías que son netamente peatonales, podrían existir vías de carácter regional que tengan carriles netamente para transporte de carga. Eso existe, así de sencillo, o sea es saber cómo están configurados los índices de cobertura y accesibilidad territorial en ese sector para ver cómo se podría actuar, si es necesario hacer viaductos o túneles o cualquier tipo de infraestructura del transporte, y cuando se habla de infraestructura del transporte entra la posibilidad de conectar el modo marítimo, acuático, fluvial con los modos férreos y modo carretero. En este sentido me gustaría contarles por ejemplo que un modo férreo es 3.4 veces más barato la movilización de carga, y si comparamos el modo carretero con el modo fluvial es 6 veces más barato el modo fluvial; entonces lo interesante de este alternativo, de este proyecto que es de gran impacto para Colombia, ¿cierto? para Colombia, es que podríamos conectar todo lo que viene por el río Magdalena hasta La Dorada, pasarnos a un modo de transporte férreo, hablando de carga, llegar hasta La Felisa que se conurba en puerto seco con la Virginia y poder llegar con el tren de occidente hasta Buenaventura. Yo creo que todavía no se han hecho unos análisis de impacto económico de cuánto se ahorra Colombia si hace, si utiliza esos modos de transporte en esa multimodalidad para sacar sus productos.

Imagínense que hay un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, que es de hace dos años si no estoy mal, donde dice que cuando se rebajan los costos de transporte a la tercera parte, la capacidad de aumentar las exportaciones se multiplica por nueve. Eso sería increíble, estamos hablando como decía el doctor Hernán, que sacar una tonelada desde Bogotá hasta Buenaventura está en dos mil cien dólares (US$2.100) en modo carretero, si se pasa a modo férreo estaríamos en setecientos y saben cuánto están pagando los peruanos en Perú por sacar una tonelada al puerto para llevarla pues a Asia, están pagando novecientos dólares (US$900). Por eso es que ellos en este momento son más competitivos que nosotros en ese sentido.

Los costos logísticos de transporte de carga interna en Colombia son inmensos. Si nos vamos más atrás a 1920 más o menos, resultaba que en esa época la infraestructura era muy deficiente, pues todavía tenemos alguna, mucha infraestructura deficiente, tenemos un rezago de más de dos décadas, eso lo sabemos, pero se hablaba que entre Cartagena y Barranquilla, transportar una tonelada entre Cartagena y Barranquilla era más costoso que llevarla de Cartagena a New York. Ese tipo de situaciones que se las cuento desde 1920 están sucediendo prácticamente hoy también, es decir, a una escala de pronto muchísimo menor, pero tenemos que aprender también que nosotros podemos tener análisis que busquen una integración de todos los modos de transporte para que pueda haber competitividad en la región. Esto tiene que ver entonces con el modo férreo; hace poco vi un documental donde mostraban la situación del modo férreo en Colombia, pues que nació después de la venta del canal de Panamá y todo esto que se hizo una gran inversión, no es muy loco, no es imposible pensar que se puede revivir. En países como Suiza y países que son andinos, entre comillas, pues de la montaña topográficamente también tienen modos férreos para transporte de carga y para transporte de pasajeros. ¿Cuesta? Sí, cuesta dinero, pero se puede hacer planeación estratégica a muchos años para poder hacer ese tipo de infraestructura, podemos volvernos como los japoneses que planean a 200 años; por qué no aprender ese tipo de experiencias. Estas, las tres alternativas, esta la pongo simplemente para reiterar lo que acaba de decir el Representante Hernán, en donde cuando se habla del riesgo de erupción del volcán Nevado del Ruiz o del volcán Cerro Bravo, está más cerca de eructar nuevamente el volcán Nevado del Ruiz que el Cerro Bravo, es decir, si hablamos que el volcán Nevado del Ruiz tiene una tasa de retorno, o sea una tasa de erupción de 150 años y cada 150 años se supone que debe expulsar un kilómetro cúbico en volumen de material y en 1985 expulsó aproximadamente el 10% de ese kilómetro cúbico de material, es decir, análisis geológicos de 150 años hablando de geología es una escala muy pequeña, es como decir un niño de dos meses, ¿sí? El volcán nevado del Ruiz todavía está activo. Hace menos de un año tuvimos expulsión de ceniza en Manizales y hubo varias semanas donde teníamos ceniza normal en nuestras casas.

En cambio el Volcán Cerro Bravo tiene una tasa de retorno aproximadamente de trescientos cincuenta a cuatrocientos años, lo cual en la diapositiva siguiente donde se calculan los riesgos, el riesgo de que se produzca una falla asociada a la construcción o no de

la carretera por una erupción de estos dos volcanes es mayor en una vía cerca al Nevado del Ruiz que en una vía cerca a Cerro Bravo. En ese sentido no voy a ahondar, es simplemente una aplicación de una fórmula que es técnica y que es totalmente válida. Es simplemente hacer un análisis detallado de la historia que ha habido de esos eventos; o sea que esto podría decir que por los casos, los eventos hidrometereológicos de calentamiento global como deshielos de cascos que fue algo que sucedió en el año 1985 con lo de Armero, podría llegar a suceder en menor tiempo que una eventual situación del volcán Cerro Bravo.

Yo quería comentarles entonces, complementando lo que acaba de comentar el Representante Hernán, en el mundo existen metodologías de aplicación de estudios regionales para conocer los impactos que se tendrían por la inserción de una infraestructura, no de una carretera, sino de una infraestructura, por ejemplo un aeropuerto, por ejemplo un puerto, por ejemplo un dragado de un canal fluvial, por ejemplo una carretera, cualquier tipo de infraestructura. Esto se llama análisis de accesibilidad territorial que tiene muchísimas variables que pueden ser estudiadas. Este es un ejemplo de un estudio que se realizó para la región centro-sur de Caldas en donde se calculaba el impacto de insertar o mejorar las vías que llegaban al Aeropuerto del Café y se calculan los porcentajes de cobertura que se tendrían al mejorar esas vías. De este tipo de estudios fue de donde nace la propuesta de generar una doble calzada por el sector de Santagueda, obviamente articulado con estudios de demanda de transporte.

Uno de los resultados importantes de ese análisis cuando se realizó para el caso del Aeropuerto del Café era que, no de forma lógica pero sí de forma muy cotidiana se entendería que el Aeropuerto del Café está de pronto mejor ubicado o podría servir más para el norte de Risaralda que para Caldas, y eso es verdad, ¿por qué? porque hacia el norte de Caldas desde el aeropuerto simplemente no hay infraestructuras de vías que puedan conectar o llevar a las personas hasta esa infraestructura, o sea que se va a construir un Aeropuerto del Café en una zona de Caldas donde es necesaria la ubicación del aeropuerto, pero también el refuerzo de su infraestructura vial hacia el norte de Caldas lo cual se compagina directamente con la infraestructura que se está trabajando en este caso, ok. También se articula con la actual revisión del plan de ordenamiento territorial en donde el kilómetro 41 es zona suburbana que va a tener que ser desarrollada. O sea que también es un potencial en el cual se pueda estudiar una propuesta que vaya más al norte que pueda darle un poco más de impulso a ese sector.

Esta metodología, les muestro un ejemplo real, esto es un estudio que estamos haciendo en este momento para el plan de ordenamiento territorial de Pitalito Huila, en donde nosotros queremos mostrarle a la gente que vive en Pitalito cuál es su potencial de crecimiento porque no concebimos el análisis solamente de un municipio, sino el análisis de verdad como se relaciona con la región. Aquí vemos las curvas de tiempo medio de viaje, que van cubriendo dependiendo de la infraestructura que está en la región sur de Colombia, es decir, ahí se comprueba cómo el Huila, en este caso está perdiendo un gran potencial de relación con el puerto de Buenaventura para sacar sus productos en vez de estarlos enviando siempre al norte hacia Bogotá; ¿por qué? porque hay una deficiencia importante en la infraestructura o la conexión transversal que existe, pero para sacar los productos para el puerto de Buenaventura. Ese tipo de análisis muestra entonces cuáles son los sectores que de verdad se benefician, y lo más importante es que se puede calcular cuál es el porcentaje de población que de verdad está siendo, o sea, ve los beneficios de este tipo de intervenciones, no solamente por mencionar los productos. Estos son simplemente ejemplos que se pueden aplicar a escala regional que se llaman estudios de accesibilidad, como mencioné anteriormente, es un estudio de un análisis geoestadístico donde se aplica un sistema de información geográfico, se superpone en capas y se trabaja con estudios econométricos que en Colombia todavía no se hacen de forma muy frecuente, pero que se deberían realizar. En Europa un estudio de este tipo es obligatorio para tomar decisiones de dónde se deben hacer las grandes inversiones porque es que no se está hablando de una inversión de cien millones de pesos, se está hablando de una inversión de mucho dinero que es posible tener pronósticos de cuánto se podría beneficiar el país, la región y las poblaciones puntuales del corredor por donde está pasando esa infraestructura.

Eso era lo que yo quería comentarles, en este momento en Colombia están, yo creería que del doctorado que yo tuve la oportunidad de realizar, seremos no más de 50 doctores en ese campo, pero hay personas con la capacidad de realizar ese tipo de estudios y que serían bastante buenos para tomar decisiones técnicas, obviamente conjugándola con las variables que también son muy importantes que aborda el estudio como el que ha hecho Civiltec en este ejemplo.

No siendo más, muchísimas gracias por escuchar y si tienen alguna pregunta con mucho gusto.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Muchísimas gracias por el informe, quiero conocer si alguno de los miembros de la Comisión tienen algo que anotar del debate o damos ya paso a los miembros del Gobierno nacional en la exposición.

Tiene la palabra el honorable Representante Víctor Javier Correa.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Presidenta muchas gracias, yo simplemente quiero resaltar una parte de la exposición que nos hace el profesor de la Universidad Nacional y es la importancia que tiene para Colombia planear y proyectarse otras modalidades o medios de transporte de carga y de pasajeros. Fue una lástima que Colombia echara para atrás, un desarrollo ferroviario que tenía. Yo hoy paso por el departamento de Antioquia por zonas por donde pasaba el ferrocarril de Antioquia, porque esto no es nuevo y hoy estamos pensando otra vez en volver a implementarlo. En la ciudad de Medellín por ejemplo para el transporte de pasajeros intraurbano existía un tranvía, acabaron con el tranvía y hoy es la gran noticia y novedad que vamos a tener tranvía.

Yo pienso que la invitación que nos hace el profesor es muy clara, pues nuestra historia podrá ser corta en la medida en que la vida de un ser humano es corta pero hay que pensarse un país para las nuevas generaciones. Esto para la Comisión Sexta que trata los temas de infraestructura y transporte; para el Ministerio de Transporte es muy importante entonces hacer el llamado, mirar otras posibilidades. Yo estoy convencido y eso ya los estudios lo han demostrado que en orden de

costos de transporte de tonelada de carga primero el más barato es el fluvial, segundo el ferroviario y tercero por carretera y nosotros priorizamos el transporte por carretera con además un agravante y es que la construcción de nuestra infraestructura no se pensó en virtud de las condiciones técnicas del desarrollo de las vías sino pareciera más en algunos casos como de conveniencias políticas. Uno por ejemplo mira para salir de la ciudad de Medellín hoy hacia la Costa Atlántica, lo primero que hacen los camiones es arrancar a subir tremenda pendiente por la montaña de Matasanos, luego después vuelven y descuelgan cuando la parte obvia era seguir toda la ribera del río que era por donde la vía podía transcurrir en mejores condiciones técnicas, mejor costo y consumo de combustible. Pues ya estamos en el punto que tenemos, tenemos la infraestructura que tenemos, pero tenemos que empezar a proyectarnos entonces el desarrollo de otras formas y eso hay que incluirlo dentro de los planes de mediano y largo plazo dentro de los presupuestos generales de la nación como una prioridad de infraestructura. Colombia está en mora de tener un buen sistema ferroviario, Colombia está en mora de recuperar la navegabilidad de nuestros ríos, más cuando la estamos comprometiendo hoy con grandes proyectos hidroeléctricos que clava una barrera a la movilidad de los ríos, entonces hay que o correr con este tema o vernos en un momento dado donde una de nuestras mayores riquezas y posibilidades para reducir los costos de transporte de carga con lo que eso implica para mejorar la competitividad del país pues no se va a poder utilizar porque otros desarrollos lo estarán haciendo y eso es claro, Colombia es uno de los países más ricos en recursos hidrográficos y eso implica también ser de los más ricos en cuencas y esas cuencas deberían ser navegables para que los colombianos tuviéramos una mejor forma de conectarnos y las comunidades incluso ni siquiera por el tema económico sino por el tema social. Cuántas comunidades marginadas hoy por falta de acceso por carretera podrían bajo unas condiciones de infraestructura de transporte fluvial tener acceso al resto del país.

Era como eso, presidenta muchas gracias.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra la honorable Representante Inés López.

Honorable Representante Inés Cecilia López Flórez:

Yo estoy de acuerdo con lo que acaba de decir el Representante Víctor, en el sentido de que tenemos que mirar nuevas alternativas, cuando pensamos en desarrollo del país, pero la gran preocupación cuando ustedes hablan de que quieren que la vía Manizales-Bogotá sea una realidad, tenemos grandes preocupaciones hoy en infraestructura en el país, contratos que no se han cumplido, contratos que hoy no sabemos si se van a ejecutar, contratos que hoy no sabemos siquiera cuánto le van a costar al Estado. Esto es una gran preocupación y yo digo hoy ¿por qué? Por qué no cambiamos y no piensa el gobierno nacional de cambiar la manera de cómo se contrata. Yo les doy un ejemplo, si un contratista solo tuviese la labor de hacer el contrato, de ejecutar el contrato y estamos hablando de que el contratista que sabe, una firma constructora que sabe construir. A la firma constructora le piden que busque los estudios ambientales, en muchos casos que los predios tienen que ser comprados por ellos mismos. Esto hace que las empresas constructoras se agarren de ahí para decir, nosotros necesitamos más plazo, nosotros necesitamos más dinero porque todo esto nos ha demorado.

¿Quiénes dan los permisos ambientales? El Ministerio de Medio Ambiente y Vivienda. Yo hoy me pregunto: por qué ustedes como Gobierno nacional no se ponen de acuerdo los ministerios que intervienen dentro de una contratación, para que los estudios ambientales los haga el gobierno nacional y la compra de los predios, y simplemente le entreguen al contratista lo que sabe hacer que es ejecutar. Por eso es que hoy el señor Carlos Collins dice que él no puede terminar la obra porque tuvo unos grandes problemas con los permisos ambientales, y está demostrado que si esos permisos ambientales se hubiesen hecho con rigurosidad y se hubiesen hecho dentro del plazo y los términos que se planteaba este contrato hubiese podido ser una realidad. Hoy está embolatado.

Entonces estamos hablando de seguir creciendo en infraestructura del país, pero de la misma manera desordenada en que lo hemos venido haciendo. Yo creo que tenemos la gran oportunidad hoy con estas nuevas personas que llegan a manejar los ministerios, como ustedes, con un nuevo director de Invías, de que las cosas se manejen como se tienen que hacer. Pónganse de acuerdo y no le permitan al contratista que tenga que hacer o que pedir a los Ministerios que le den unos permisos ambientales cuando eso lo puede hacer el Gobierno nacional, o que compre unos predios cuando eso lo puede hacer el Gobierno nacional y solo le digan a la persona: ejecuta lo que tienes que ejecutar. Esa sería una de las maneras prácticas que en el país los contratistas se vieran en la obligación de cumplir con los contratos, los cuales le han sido adjudicados. Hoy el Túnel de La Línea en vez de costar seiscientos veintinueve mil millones, como debía haber costado, nos va a costar al país más de un billón de pesos. Piénsenlo y piensen en lo que hablaba hoy aquí el doctor, las alternativas diferentes que podemos tener en permitirle a Colombia crecer ferroviariamente y fluvialmente. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Hugo Hernán González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Resaltar y darle las gracias por la presencia en el recinto del coordinador de infraestructura de vicepresidencia, el doctor Luis Fernando Mejía, muchas gracias.

Presidente:

Perdón doctor, vamos a tener la intervención, vamos a escuchar ahora, le voy a proponer a los colegas que escuchemos a la Ministra, seguramente todos queremos intervenir y anotar algo de nuestras propias regiones, vamos a pedirle a la Ministra que nos haga dos intervenciones, una sobre el tema específico del debate y luego seguramente va a tener algunas inquietudes abiertas para otros temas, para que nos haga el favor también de acompañarnos en eso.

Señora Ministra bienvenida, muchas gracias por estar aquí en su casa en el Congreso.

Natalia Abello Vives, Ministra de Transporte:

Gracias Presidente, y a todos los Representantes. La verdad esta es una de las comisiones que disfruto mucho venir porque lo he dicho en algunos otros escenarios, hacen unos estudios de verdad muy minuciosos

y muy serios, entonces en el caso de hoy, antes de entrar en el tema de las inversiones y el tema de Caldas, pues quería contestarle a la Representante López que Colombia ha aprendido en el tema de sus contrataciones efectivamente sobre la marcha, nos ha tocado ver cómo todos esos proyectos de infraestructura en el país que no podemos decir que están infartados pero que sí han sido dificultosos en su ejecución, nos han enseñado a mejorar las condiciones de contratación y hoy el proyecto vial más importante que tiene el país que son las concesiones de cuarta generación, tienen contenido todas esas mejoras a las que se están mencionando; porque hoy el Estado tiene la posibilidad de determinar un punto importante: el tema ambiental, no salimos en unas licitaciones sin que los diagnósticos los de AA, los diagnósticos ambientales están predeterminados y eso es importantísimo, ahora el licenciamiento ambiental sí es un tema que le corresponde ya al concesionario, pero los de AA ya estarían listos desde la licitación, es decir, esa ha sido nuestra responsabilidad y nuestro aporte en la etapa de estructuración. Eso es muy bueno porque ya se estaría muy avanzado en esa etapa y otro tema importante porque hay muchos cambios de fondo, pero uno de los cambios más importantes es el tema de las obras funcionales, es decir, solamente se le paga y el esfuerzo principal que hacen en las concesiones estos inversionistas es porque les toca terminar la obra, como obra funcional y una vez está la obra terminada, el gobierno empieza a pagar. Eso es muy importante porque el no incentivar, que nos ha pasado y trae a colación el tema de Collins que le cae perfecto como ejemplo, el no incentivar, que la ejecución vaya acompañado de los pagos ha sido uno de los grandes dolores de cabeza que ha tenido el Estado colombiano. Y ese es precisamente el caso que ocurre con el contrato de obra pública de La Línea, del Túnel de La Línea. Que la situación que nos ocurre es que ya tenemos el 98% del contrato pagado y tenemos una ejecución aproximadamente del 70% y no hay recursos para terminar la obra. Eso lo hemos dicho en varios escenarios y eso, la razón de ser eso, es que los pagos como estuvieron estructurados en un contrato que se firmó 2008, no están acompasados con la ejecución de la obra. Bueno este no es el debate del día de hoy pero ese es uno de los aprendizajes que se tuvieron en cuenta cuando se estructuraron las concesiones de cuarta generación en la primera ola que ya estamos cerrando y en las dos próximas olas que vienen a finales de este y el próximo año. De manera que sí ha habido unos cambios importantes en lo que corresponde a concesiones de cuarta generación.

En lo que corresponde a contratos de obra pública, la estructuración que se viene haciendo desde el Presidente Santos, desde que empezaron a hacerse estos incrementos en las inversiones que hemos dicho que pasamos de un promedio de dos billones anuales a siete billones de pesos, es decir, se triplicaron las inversiones y por supuesto la ejecución, el tema de la contratación se reforzó. Se han visto unos indicadores muy importantes de ejecución de obras en el Invías y también de estructuración de esos contratos, de manera que esos proyectos que ya no son iguales a los de cuarta generación, porque estamos hablando de obra pública, sí se van pagando a medida que la obra se va ejecutando.

El tema del riesgo ambiental y el tema de predios es un tema complejo. Nosotros lo que hemos estado haciendo, haciendo todo el tema, reforzando el tema de regulación de manera que tengamos las herramientas como Estado porque también tenemos el deber de coadyuvar a que esa obra pública se culmine y si bien el tema de la negociación de predios está en cabeza y responsabilidad en muchas ocasiones del contratista, en materia de obra pública, también como Estado tenemos que preocuparnos para dar las herramientas en caso que las negociaciones no se den, efectivamente se pueda pasar a la etapa de la expropiación y hay ejemplos muy cercanos que hemos dicho: no va más, cerremos la etapa de negociación y ahí es donde el Estado ha entrado con la reglamentación y los decretos que se han venido expidiendo de dar las herramientas para que se puedan cerrar las etapas de negociaciones y hacer las entregas anticipadas. Todo el tema de la discusión de la indemnización si no hay un acuerdo, lo determina un juez, pero a mí me entregan anticipadamente el predio de manera que podamos ejecutar la obra, tenemos que hacer cumplir esa norma y tenemos que denunciar a todos esos jueces que no nos hacen entrega y en eso vamos a estar muy encima, de hecho ya hemos estado revisando todas las concesiones de segunda y tercera generación que están en ejecución y que han presentado algunas dificultades con el tema de predios, de manera que podamos hacer un acompañamiento muy permanente. Entonces si bien el tema de predios sí corresponde a un riesgo que está del lado de los contratistas, es nuestro deber poner todas las herramientas y por ello le estamos haciendo seguimiento semanal, nosotros, a las ejecuciones de los proyectos en Invías y las dificultades vamos a los terrenos, nosotros vamos y viajamos a todas las regiones, dos días a la semana, a mirar las ejecuciones de las obras, a mirar cómo están y enfocarnos en cuáles son, digamos esos problemas que podemos adelantar; una de las cosas claras que han salido ha sido el tema de licenciamiento ambiental, que digamos que ya estamos del otro lado, o sea ya es historia hoy es muy poco lo que nos queda por licenciar qué está en ejecución, hay algunos tramos todavía pero digamos que ya hemos pasado lo más difícil.

El otro tema es el tema de los predios que también vamos adelantando y el último tema es el tema de las consultas previas. Esos han sido los tres factores que han incidido más en las dificultades de la ejecución además del incumplimiento de contratistas, porque también ha habido incumplimiento de los contratistas. Todo eso nos ha ayudado a aprender, entonces lo hemos llevado a las concesiones de cuarta generación y hemos llevado algunos aprendizajes también a nosotros reforzar nuestras herramientas como Estado, de manera que podamos ayudar a los contratistas en la ejecución de esas obras.

Eso era pues lo que quería mencionar con respecto al tema del comentario que me parece muy a lugar y que yo creo que Colombia ha sido, nos ha costado muy duro sacar adelante estos proyectos y el futuro que tenemos en frente es un futuro muy promisorio, nosotros la Colombia que vamos a vivir en los próximos cinco, seis, siete años, es una Colombia en materia de infraestructura vial, en materia de inversiones en el tema de transporte es histórico, realmente, es una Colombia diferente. En el departamento de Caldas, yo lo que les puedo decir, es que se nota que hay un viceministro, la verdad yo veo que el departamento, si bien hay algunos requerimientos necesarios, el tema del Aeropuerto del Café, que yo sé que ha sido un clamor, está muy en el corazón del departamento y de la región; también el tema de vías, yo lo que les puedo decir es que las cifras nos

reflejan lo siguiente: entre el año 2002 y el año 2009, inversiones en el departamento por doscientos cuarenta y ocho mil millones de pesos ($8.000.000.000), a partir del año 2010 las inversiones, yo no puedo decir ni las cifras, son 2.84 billones de pesos que se han invertido en el departamento de Caldas. Que me pregunten si está todo resuelto: No, no está todo resuelto, pero sí tenemos unos grandes proyectos que están en ejecución y que se van a ejecutar próximamente, ya les voy a entrar a detallar cuáles son esos, que sí efectivamente vean una región con unas buenas conexiones viales y unas buenas conexiones férreas. En el tema de las inversiones que he mencionado, que son 2.84 billones de pesos desde el año 2010, por resaltar, bueno, tenemos todo el tema de la ola invernal, en esta misma vía que estamos hablando, de Manizales-Mariquita, el Fondo de Adaptación ha invertido sesenta mil millones de pesos y el Invías, en dos fases, la fase uno y la fase dos: en la fase uno, ciento setenta y tres mil millones de pesos ($173.000.000.000) ¿y qué invirtió? Invirtió en doble calzada y ya pues el doctor Leonidas les va a dar el detalle más específico.

Pero quería dejarles el mensaje que en la fase uno se invirtieron ciento setenta y tres mil millones de pesos ($173.000.000.000) en los cuales en doble calzada, entre la Estación Uribe y Maltería, 2 kilómetros en doble calzada y cuarenta y un kilómetros de mejoramiento de vía. Eso fue la fase uno. La fase dos ciento diecinueve mil millones de pesos ($119.000.000.000) que están en ejecución 2 kilómetros adicionales en doble calzada, entre Manizales y Fresno y 12 kilómetros de mejoramiento de vía. ¿Qué falta aquí? En esta vía, la vía existente, 55 kilómetros de mejoramiento, ahora les cuento cuál es la situación hoy en el Gobierno nacional con respecto a esta vía. Pero eso es lo que hoy se ha invertido a través de la ola invernal y además de esto también tenemos el viaducto de Mesones, que es en el kilómetro 60 y el kilómetro 62, tenemos inversiones que se van a realizar porque estamos en estudios y diseños a través del Fondo de Adaptación del orden de sesenta mil millones de pesos ($60.000.000.000), y que lo que va a hacer es realmente una conexión mucho más directa frente a la vía existente. Eso es una inversión que es próxima a realizarse. O sea, en esta vía entonces tenemos la fase uno de ciento setenta y tres mil millones de pesos ($173.000.000.000) del Invías, la fase dos de ciento diecinueve mil millones de pesos ($119.000.000.000), tenemos los recursos de la ola invernal, del Fondo de Adaptación de quince mil quinientos millones de pesos ($15.000.000.000), Colombia Humanitaria ocho mil millones ($8.000.000.000) que son la obra de estabilización de los taludes, boscolver y lo que estamos anunciando que será a través del Fondo de Adaptación que son los sesenta mil millones de pesos ($60.000.000.000) del viaducto.

¿Qué nos quedaría faltando después de todo esto? Los 55 kilómetros de mejoramiento de la vía. Y por qué digo que Caldas está en una situación digamos favorable en cuanto al tema de inversiones viales, en la primera ola, todo lo que es la conexión con Antioquia, la primera ola, Pacífico III fue adjudicado. Estaremos firmando, ya el contrato se firmó y estaremos firmando acta de inicio el día 27 de octubre con el Presidente de la República, esto es el lunes, el lunes en la tarde estaremos firmando actas de inicio de Pacífico III, y Pacífico III que nos va desde La Pintada, La Felisa, Irra, La Manuela, que conecta con Autopistas del Café. Tenemos también adjudicado Girardot, Honda, La Dorada, Puerto Salgar. El tramo de Caldas, Honda, La Dorada, es decir, en la primera ola el departamento, va a haber obra en un año, porque vamos a iniciar obra, el acta de inicio, es importante esta fecha, el acta de inicio que se firmará el próximo lunes nos determinará el inicio del plazo para inicio de obra, es decir, nosotros en este primer año se debe sacar todo el tema de licenciamiento ambiental, sacar todo el cierre financiero y todo el tiempo que tiene el concesionario para estar listo, aprestado para iniciar ejecución de obra un año después. O sea que nosotros vamos a empezar a ver eso en el año, finales 2015, inicio de obra, entonces la primera ola, el departamento de Caldas tiene estos dos grandes proyectos, que los conectan con el tema de La Dorada-Puerto Salgar y con Autopistas del Café. Aquí se mencionaba mucho la vía Manizales-Mariquita, y sí hay unos estudios del Invías que los empezará a detallar técnicamente pues el doctor Leonidas, con las tres alternativas que fueron planteadas y que están del orden de sus inversiones de 4.2, 3.7 y 3.5 billones de pesos. Pero ustedes saben que esta vía está priorizada en la tercera ola de cuarta generación de concesiones, y está priorizada sobre la vía existente, es una estructuración que está haciendo el Fondo de Adaptación y que si mal no estoy es una cifra como de setecientos mil millones de pesos ($700.000.000.000). ¿Qué contiene esa estructuración que todavía no está lista y que estaremos esperando?, es decir, bueno decirles que la tercera ola está prevista salir en ya lo que es la etapa de licitación a mediados del año entrante, es decir, mayo o junio, en algún momento de mitad de año del 2015. La estructuración todavía no nos la han entregado, están avanzadas y esperamos que nos las entreguen en el primer trimestre de 2015 de manera que podamos estructurar todos los procesos hacia mitad de año de 2015. ¿Pero qué hay ahí? Estarían los 8 kilómetros que faltan en doble calzada entre la Uribe y Maltaría y los 55 kilómetros que hacen falta de mejoramiento de la vía que les había mencionado anteriormente más todo el mantenimiento de todos los corredores. Eso es lo que está hoy trabajándose a través del Fondo de Adaptación, no conozco la estructuración todavía porque no nos la han entregado, pero sobre esta misma vía es sobre la cual se está trabajando.

Y el otro punto que les quería mencionar era el tema de las vías férreas. Por Caldas atraviesan, o digamos, tienen acceso las dos vías férreas del país. Una, la de La Dorada-Chiriguaná a la Y de Ciénaga. Recordemos que ahí estamos haciendo unas inversiones de mejoramiento y queremos sacar la doble línea que va desde Chiriguaná hasta la Y de Ciénaga. Que ahora mismo tenemos unas dificultades en Bosconia, pero que el propósito de las inversiones es hacer la doble línea férrea ahí. Ahí tiene la salida el departamento de Caldas, y lo mismo tiene la salida hacia Buenaventura. En el tramo Buenaventura-Lluvia-La Tebaida-La Felisa, de la Felisa hacia Buenaventura que hoy en día ese tramo de La Felisa-Zarzal, ya por lo menos tenemos la claridad que podemos avanzar, porque teníamos una discusión con respecto a la ejecución de una obra pública que no se realizó y que estaba en discusión en tribunales de arbitramento. Yo les había mencionado me parece que la vez pasada que estuve acá, les había mencionado que ya se ordenó la liquidación de ese contrato y esa obra con esos contratistas no se va a realizar.

Entonces lo que estamos nosotros proponiendo en este momento al concesionario actual es, preséntenos una iniciativa de manera que ustedes tengan la opción de hacer estas inversiones, ya se lo planteamos, estas inversiones y ellos han manifestado interés en hacerlo. Si no lo hacen pues lo vamos a tener que hacer de otra manera, pero nuestra primera opción ha sido solicitarle al mismo concesionario siendo que ya está resuelto que ese contrato no se va a ejecutar, que hay una orden judicial al respecto, que podamos nosotros avanzar con esas inversiones tan importantes. Por eso les digo que hasta La Felisa el objetivo del gobierno es llegar con las inversiones como están previstas hasta La Felisa y eso les va a dar la salida clara hacia Buenaventura y la otra hacia Santa Marta, todo el tema de la Costa Atlántica, más las autopistas, y adicionalmente la ola tres. Que esto sea suficiente, digamos todo lo que anhela el departamento es posible que no. Pero sí tenemos que ser justos y mirar cuáles son estas inversiones que están haciendo, todo lo que está representando en las salidas que va a tener el departamento, tanto en vía férrea como en el tramo vial y acometernos a que sean realizables. Porque el objetivo que tenemos realmente es que esto lo podamos llevar y lo podamos realizar. Porque podemos soñar muchas cosas, pero tenemos que hacerlas viables, viables económicamente y viables realmente en su etapa de ejecución, y aquí hay grandes proyectos que están, dos que ya están ejecutados, perdón, que están adjudicados, uno que está en proyecto de estructuración que tenemos que sacarlo adelante, que es la vía que les preocupa y que ya está priorizada y las inversiones que nos hacen falta en vía férrea para que estén conectadas. Esto es lo que tenemos hasta el momento.

Ahora también hay temas de terciaria que no estoy mencionando en este momento pero estoy hablando de las principales autopistas o principales tramos de red nacional que tenemos en inversiones, esto es lo que tenemos en este momento en el departamento. Y considero que mi compromiso, considero no, es mi compromiso sacar adelante estos proyectos y realmente llevarlos a feliz término porque una cosa es decirlo aquí y otra cosa es que sea una realidad. Es que realmente se firme esa acta de inicio el lunes. Porque nosotros adjudicamos hace un mes, pero el tiempo no ha empezado a correr y poner a firmar estos contratos, estas actas de inicio es un hito importante dentro del proceso, porque estamos anticipándonos al plazo, el plazo que tenían era 45 días y les estamos diciendo: firmemos antes, firmemos antes, firmemos antes y les estamos solicitando que así sea. Y hemos sido atendidos en el llamado de que se firme antes del plazo establecido, es decir, ganándonos tiempo y haciéndole seguimiento estricto a cada uno de los proyectos de manera que realmente se conviertan en los proyectos viales más importantes del país, lo mismo en la inversión férrea. Estamos muy atentos una vez tengamos algo más concreto con el proyecto ya estructurado por parte del concesionario actual del tema del tren del Pacífico yo les traigo la información y se los prometo que les digo, ya nosotros hicimos la solicitud y hay un alto interés en ejecutarlo pero todavía no tenemos la propuesta sobre la mesa. Entonces una vez la tengamos yo misma les traigo la información y les digo: este va a ser el cronograma, esto se va a realizar, de esta manera, vamos a empezar de esta forma y esto va a ser viable en tal fecha. Pero en este momento yo pienso que hay un camino, andar, y el camino es ese el que tenemos trazado.

Presidente:

Muy bien Ministra.

Nuestro Viceministro tiene el uso de la palabra.

Carlos Alberto García Montes, Viceministro de Transporte:

Muy buenos días, la señora Ministra ha hecho una excelente presentación de las inversiones que se están haciendo en el departamento de Caldas. Yo simplemente lo que voy a comentar aquí es que es fundamental para el Gobierno nacional la conexión del eje cafetero con Bogotá y una de las alternativas de esa conexión es precisamente la vía que de Manizales conduce a Mariquita, de Mariquita a Honda, de Honda a Guaduas, Villeta, Bogotá. De hecho si uno toma todo el corredor, encuentra inversiones muy importantes que se están haciendo entre concesiones y obra pública. Es el caso del tramo entre Bogotá y Villeta donde esperamos que al finalizar el año entrante se tenga prácticamente todo el corredor en doble calzada. Está igualmente el tramo entre Villeta y Guaduas que hace parte de la Ruta del Sol, uno que está siendo objeto de análisis por parte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, pero que el Gobierno nacional quiere abordar rápidamente para hacer esos 30 kilómetros o 33 que existen hoy en día, 21 kilómetros de doble calzada incluyendo viaductos y túneles; está también el tramo entre Guaduas y Honda que si bien se está adelantando Ruta del Sol uno que va a facilitar la comunicación del interior del país hacia la costa caribe y hacia el departamento de Antioquia, también hace parte de esta estructuración de 4G en tercera ola, analizar cómo se hace una nueva vía entre Guaduas y Honda que incluya un túnel que evite subir hacia la zona del Alto de la Mona que fue tan afectada en la temporada invernal 2010-2011, con un túnel de aproximadamente 3.5 kilómetros al que se le ha llamado de tiempo atrás el famoso túnel del Cocoló. Igualmente el tramo entre Honda y Mariquita hace parte de una iniciativa privada que está siendo presentada a la Agencia Nacional de Infraestructura como parte de un corredor que va desde Honda-Mariquita-Ibagué, entre Cambao-Armero-Murillo-Líbano, hacia la zona de la esperanza, también hay una iniciativa privada en ese corredor y que da como ya lo comentó muy bien la Ministra el tramo entre Manizales y Mariquita que es también parte de esta estructuración del corredor; y seguimos más allá, conectándonos entre la Estación Uribe y Chinchiná en unos trabajos que está adelantando el Instituto Nacional de Vías. Hay iniciativa privada también aparte en el eje cafetero por parte de Autopistas del Café, que propone para los departamentos de Caldas-Risaralda, la doble calzada entre Chinchiná y el Jazmín, que son aproximadamente unos 10 kilómetros que también propone la doble calzada entre La Romelia y El Pollo que son aproximadamente 13.2 kilómetros de una vía que es muy importante en el departamento de Risaralda y de otro tramo de variante que está entre la zona de punto treinta hacia la zona de la terminal de Pereira, que hace parte de la conexión entre Armenia y Pereira. De tal manera que podemos ver como las inversiones que se están haciendo en el departamento de Caldas y que tienen proyección para generar una transversal en el país están dándose, son completamente claras, la Ministra lo ha dicho enfáticamente en ese sentido, las obras se están ejecutando, son inversiones muy valiosas las que se han hecho en el departamento de Caldas que superan el medio billón de pesos en ese corredor entre obras que fueron financiadas a través de Colombia

Humanitaria, Unidad Nacional de Gestión de Riesgos, Fondo de Adaptación, el Instituto Nacional de Vías.

De tal manera que también las inversiones, cuando la Ministra se refería a 2.8 billones, no se nos olvide que un billón cuarenta mil millones de pesos hace parte de las inversiones en el departamento de Caldas de la obra de Pacífico III, que también tiene un ramal que sale al departamento de Risaralda entre la zona de Irra kilómetro 41 hacia la Virginia, en el denominado túnel de Tesalia que también es un túnel de alrededor de unos 3.5 kilómetros y una iniciativa privada en el departamento de Risaralda para generar la doble calzada entre la Virginia y el sector de Cerritos. De tal manera que como lo estamos mostrando aquí, también las inversiones, lo dijo la Ministra para la zona oriente del departamento de Caldas, los municipios del oriente van a ser muy beneficiados, no solamente en temas de 4G, con la vía Girardot-Honda-Dorada-Puerto Salgar, sino también con los otros modos de transporte como es la navegabilidad del río Magdalena que sale desde el municipio de La Dorada del departamento de Caldas hacia el norte del país e igualmente lo que la Ministra les estaba comentando de la conexión férrea de La Dorada-Chiriguaná, que en este momento ejecuta la Agencia Nacional de Infraestructura obras para la rehabilitación de ese corredor que permita que ese corredor pueda entrar en operación en los próximos dos o tres años.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias señor Viceministro.

Tiene la palabra el Director de Invías.

Leonidas Narváez, Director Invías:

Buenas tardes, buenas tardes a todos, señora Presidenta, Representante. Yo quisiera adicional a las intervenciones de la señora Ministra y del Viceministro hablar un poco del estudio que hoy se ha tocado aquí y que es importante ponerlo dentro de su real magnitud y dimensión. Los estudios en el país se realizan en tres fases: hay una fase uno, que es una fase exploratoria de corredores, que da paso a la determinación de cuál de las alternativas es ambientalmente viable, con unos parámetros que deben definirse desde el punto de vista técnico, social y financiero de las alternativas que se estudien. Hay una realidad muy importante en estas tres alternativas que se han estudiado aquí. Que la conectividad que se ha evaluado, y esto es un estudio antes de la llegada de nosotros al Invías, es una conectividad de la zona Mariquita a Manizales, pero cuando uno estudia la situación de Caldas hoy, encuentra que Caldas tiene una situación privilegiada dentro de la intermodalidad del transporte como lo acaba de nombrar el viceministro García, que es que los puertos iniciales de la navegabilidad del río Magdalena está en La Dorada en Caldas y al frente Puerto Salgar en Cundinamarca. O sea que esta generación, nuestra generación, nosotros, estamos pagando y corrigiendo errores históricos en la manera del transporte del país. Errores que hace más de 60 años abandonamos un transporte económico de una autopista de 960 kilómetros que la naturaleza nos había dado gratis, como es el río Magdalena. Hoy Cormagdalena ha adjudicado un contrato de 2.6 billones de pesos para 960 kilómetros en donde vamos a poder movilizar unos volúmenes de carga a unos costos como lo manifestaba el profesor de la Universidad Nacional, realmente del orden de 8 o 9 veces por debajo del costo carretero, sin incluir el costo de esa infraestructura, con unas actividades de mantenimiento, no hay ninguna vía terrestre y férrea que nos salga el kilómetro al costo que nos va a salir la navegabilidad del río Magdalena, e históricamente por más de 60 años abandonamos el mantenimiento de esa vía de transporte.

Hoy el país ha vuelto a ver el río Magdalena, hoy la inversión privada está generando infraestructura portuaria sobre el río Magdalena de puertos especializados en graneles, en hidrocarburos, en minerales, que van a permitir sacar esos volúmenes de transporte de carretera y manejarlos a través del río, seguramente en un transcurso menos a dos años. Y ahí está Caldas, ahí está beneficiado Caldas con el acceso al puerto; entonces yo oí algo del Representante González que me parece muy interesante: es necesario evaluar unas alternativas al norte de las que hoy hemos evaluado como posible conectividad de Manizales con la región del Magdalena y yo le contesto que pienso lo mismo y que estoy de acuerdo y que deberíamos evaluar eso, sin embargo, y algo que le digo al profesor de la Universidad Nacional, tenemos una barrera natural como es la Cordillera Central. Y nosotros no nos podemos olvidar de cuál es nuestra geografía y cuáles son las características hidrográficas, topográficas y orográficas que tiene Colombia. Compararnos con el Perú que tiene una sierra y un mar y que genera un corredor y que la magnitud de su red es casi un 20% de la nuestra y que no hay que atravesar tres cordilleras, me parece que ahí hay unos factores que hay que evaluar que son muy particulares a nosotros. Si uno mira la cordillera central en la zona de Manizales, encuentra que un paso, es el paso que hacemos por Letras, y el otro paso que tenemos hoy es el paso de la Cristalina que me comunica con Marulanda y Manzanares, y ahí viene un cerro importante y me voy más al norte; o sea, tenemos unas barreras naturales que tenemos que consultar, no solamente desde el punto de vista de geología y afectaciones, sino topográficamente, arrancando desde ahí. Entonces miremos por dónde queremos pasar y cuáles son las cuencas que queremos utilizar. Miremos lo que estamos haciendo por la vía actual Manizales-Fresno-Mariquita-Honda. Me ha tocado en mi vida profesional luchar con esa carretera tremendamente, la conozco, y yo digo esto es una terquedad con esas cenizas volcánicas, tratar de mantener unos taludes como lo hemos hecho para mantener la conectividad de Manizales, pero esa es nuestra herencia, esa es nuestra realidad, Manizales está en ese sitio y ahí tenemos que llegar y el río Magdalena está en este sitio y ahí tenemos que llegar y Bogotá está allá y Buenaventura, y estas son nuestras realidades, no es un terrero plano, no es una geología fácil. Entonces mientras hacemos las evaluaciones y miramos cómo mejoramos la conectividad no podemos dejar de un lado, como lo decía el Viceministro, las inversiones que hemos hecho de casi medio billón de pesos para mantener y mejorar, después de lo que quedó en 2011, Semana Santa de 2011, esa carretera se derritió, literalmente derretida, a la manera como hemos desarrollado tecnologías adecuadas para el mantenimiento de los taludes. Entonces todo esto hay que integrarlo, mi único llamado es integrarlo, y estoy de acuerdo, estamos en una fase uno, hemos pasado el resultado de una fase uno que trataba de conectar Mariquita con Manizales, a que la parte ambiental nos diga cuál de esas alternativas puede ser la más favorable para continuar una fase dos y en una fase tres; pero eso no limita a que revisemos nuestra posición, mirando que la plataforma logística del río Magdalena se va a mover hacia el norte, hacia la zona de La Dorada y Puerto Salgar, mirando que si allá

nos van a llegar seguramente infraestructuras férreas de Cundinamarca y de Caldas y de Antioquia, como el punto de Mariquita se puede mover más hacia el norte y ya no saldríamos de Mariquita sino que saldríamos de Guarinó o de un punto más cercano a La Dorada y estaríamos hablando de entrar por el corredor hacia Pensilvania, o hacia Salamina, Marulanda-Manzanares-Salamina, que sería el otro corredor que la cordillera nos permitiría pasar. Estamos de acuerdo, socialicemos el tema, hagamos una evaluación adicional, porque lo que seguramente en el estudio de Civiltec no se vislumbraba es la importancia que está tomando la navegabilidad del río Magdalena.

Entonces señora Ministra, señora Presidente, como director del Invías digo: estamos abiertos a mirar una alternativa adicional; yo pienso que es un costo no muy grande y que deberíamos verle en la vigencia 2015 como una alternativa de mirar un poco más al norte, independiente de lo que hoy se ve, independiente de la inversión de una PP, Cambao, Líbano, Armero, Murillo, Manizales, tenemos que mirar factiblemente una solución más al norte en los estudios que estamos planteando.

Muchas gracias señora Presidenta.

Presidente:

Muchas gracias señor Director. Tenemos el Representante Atilano, el Representante González nuevamente, el Representante Ciro Rodríguez. Quería ver si, yo pienso que con esto cerramos la intervención sobre este tema del gobierno, abrimos un poco las intervenciones para tener otra tanda de respuestas. Nuestro amigo de la Universidad Nacional quería decir algo breve antes de empezar con las intervenciones de los parlamentarios en referencia a la respuesta del gobierno. Vamos entonces a terminar con ellos y poder tener nosotros aquí nuestras intervenciones.

Diego Alexánder Escobar García, Profesor Universidad Nacional:

Yo escucho con mucha alegría las intervenciones del director del Invías, del viceministro y de la Ministra porque precisamente lo que ellos enfatizan es que Colombia no puede perder una oportunidad de oro tan inmensa como la que están ellos mencionando, de que Caldas tiene dos puertos, van a entrar con un puerto en La Dorada y otro puerto en la Felisa y perder esa conectividad, o perder no, de pronto dejar de aprovechar esa gran oportunidad de construir un corredor bimodal, o en el caso de estudiar un corredor unimodal, donde sea el ferrocarril el que conecte estos dos: La Felisa y La Dorada, porque es que la capacidad de movimiento de carga es de diez millones de toneladas año de carbón, desde los sectores de Santander, Amagá, donde le daría mucha vida al tren del Pacífico que al día de hoy está prácticamente muerto, donde está moviendo cargas, lo que mueve el Cerrejón en un día, lo mueve el tren del Pacífico en un año, entonces es algo que me alegra mucho, porque estamos viendo que queremos ver una Colombia, no solamente un Caldas de conectar Manizales con Mariquita, que obviamente necesita esa intervención, y si se pueden hacer unos estudios al norte, que sea un análisis bimodal o unimodal, es una oportunidad de oro para Colombia hacer esos análisis. Muchas gracias.

Presidente:

Bueno, muchas gracias. Tiene la palabra el honorable Representante Atilano Alonso Giraldo.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Gracias Presidente. Muy buenos días para todos, Ministra, Viceministro, Director de Invías, profesor de la Universidad Nacional, al colega Hugo Hernán que le escuchamos su intervención, su debate y unas reflexiones muy importantes.

Yo quiero hacer un comentario así muy general, decirle que la realidad de su debate es Caldas, Quindío, Risaralda; una cantidad de vías que las necesitamos y que estas necesidades no las podemos ver como puntuales para Caldas, esto las necesita es el país; las que son en el departamento del Quindío, inclusive yo les he hecho esas reflexiones a muchos funcionarios del orden nacional. Entonces que el túnel de la Línea y que es el Quindío, que la doble calzada Calarcá-La Paila, en el Quindío es más, el doctor Simón que estuvo este fin de semana, hacía estas cuentas alegres, que entonces del Plan Nacional de Desarrollo anterior a este, el Quindío iba a tener el 66%, pues claro, si le colgamos esas obras, pero es que esas son obras de interés nacional, no son para el Quindío; claro que el Quindío se beneficia y el país las necesita pero me parece que hay que hacer esa claridad, son obras que necesita este país. Pero también aquí tenemos que ser muy conscientes, nuestro país tiene un atraso muy grande en la parte vial en infraestructura y eso hay que hacerlo para poder entender muchas cosas porque si uno no parte de eso, me parece que es difícil de entender el resto. Un atraso muy grande y yo siempre que veo estas, diría concesiones de primera, segunda y tercera generación, que fueron entregadas olímpicamente, yo diría hasta irresponsablemente, pienso que se hicieron de buena fe, tal vez después de hacer un análisis que estábamos tan atrasados, entonces simplemente, tenga lleve y haga como quiera, porque es que sí quedan unas reflexiones muy grandes de verdad.

Mire el túnel de la Línea, qué reflexión tan grande cuando se le ha dado el 98% y solo ha hecho el 70%; un 28% en una obra de esa magnitud no es cualquier centavo. ¡Ah! pero es que fue entregado en esas condiciones, vaya usted exíjale a esas concesiones de primera, segunda generación, que es que el tiempo, mire la que nosotros tenemos, Manizales-Armenia, una intersección en Circasia 15 años para hacer la intersección y cada que íbamos a hacer la reclamación, no es que el Estado me tiene que dar las áreas listas para poder hacer las obras, es al Estado al que le toca, no al concesionario. La expropiación de predios, que un concesionario si se le va a entregar tiene que tener músculo financiero, cuál músculo financiero, eso lo entregaron de la forma más olímpica e irresponsable. Saben ¿cómo trabajan la mayoría de las primeras, segundas y terceras concesiones? A punta del recaudo de los peajes, y lo digo en el caso nuestro del eje cafetero, entonces se cometieron muchísimos errores, afortunadamente con la Ministra Cecilia y esta Comisión, en una forma responsable y reuniendo como toda esa cantidad de errores que se cometieron en las primeras y segundas generaciones, sacamos adelante una ley que es la Ley de Infraestructura, donde hoy, las concesiones de cuarta generación, seguramente no vamos a, con esta ley no corregimos todo, pero yo lo que sí estoy seguro es que corregimos un alto porcentaje y que van a ser muy diferentes; atérrense colegas, adiciones en esas concesiones del 900%, en tiempo y en plata, vaya un pobre ingeniero y siempre lo he dicho en esta Comisión, que acaba de terminar sus estudios

y pásese dos diítas o pásese un peso más para que vea qué problema, qué injustos nosotros, a veces tomamos decisiones, aquí pasó lo de los Nule y que entonces como ellos manejaron mal los anticipos, entonces la solución: quitemos anticipos para todos los ingenieros; qué injusto, qué ilógico, un pobre ingeniero que acaba de terminar su ingeniería, empieza a trabajar, de a dónde platica, es que para eso existen las pólizas, que las pólizas no solo son del orden nacional sino que ellos tienen un reaseguro que le cumple al Estado.

Yo creo que a eso tenemos que volver colegas, al anticipo para los pequeños y medianos ingenieros, pero aquí tomamos las decisiones y de verdad que cometemos muchas injusticias. Decirle que estas concesiones de cuarta generación, que en las que hoy llevamos la inversión y es bueno que manejemos estos términos, es una inversión de 23 billones en 25 años hacia atrás, pues ahora en las de cuarta generación son 47 billones y van a ser en 6 años, 6 años porque ya los concesionarios ya no tienen la disculpa de que la adquisición de predios, porque ya sabemos que eso se cambió. Ahora ya van al dueño del predio y se va a hacer la obra y si hay conciliación de una vez y si no entonces hacemos la obra y esperemos que salga el fallo, pero antes había que esperar el fallo cinco, seis, diez años, todo eso se cambió. Las licencias ambientales que era otro dolor de cabeza, afortunadamente aquí lo cambiamos. Claro que todos tenemos cultura del medio ambiente, pero tampoco podemos ser fundamentalistas o extremistas y dejar, parar las obras que necesita este país. Pero qué buena reflexión profesor, le digo que nosotros los colombianos antes tenemos que estar muy agradecidos con los transportadores de este país. Prácticamente el único modo de transporte y de verdad que hay que agradecerles porque es que si ellos paran, paran este país, así de sencillo. Porque no hay otro modo de transporte, estamos pidiendo a gritos el modo férreo y el modo fluvial; aquí hay que reconocerle al Presidente Santos esa inversión de 2.5 billones de pesos, para el río Magdalena, que eso es una fortaleza que nosotros tenemos, pero mire cosas como estas, es que de verdad son una cantidad de reflexiones, mire el ferrocarril Buenaventura-Tebaida, estaba funcionando, y hay un fallo entre Tebaida y la Paila, como de mil ochocientos millones de pesos, y eso fuera de servicio. Oiga, por mil ochocientos millones de pesos, afortunadamente hoy hay buenas noticias y esta sí que es excelente noticia, Buenaventura congestionado 100% y teniendo en Tebaida un puerto seco y la idea es esa, entonces que todos esos containers que llegan a Buenaventura pues que se saquen de una vez aquí hasta Tebaida y de ahí inclusive se haga la nacionalización, qué bueno, eso es descongestionar y eso es darle un desarrollo a ese eje cafetero y por qué no, el ferrocarril no solo dejarlo en Tebaida, sino que pase por Risaralda, por Caldas, eso lo necesitamos, pero vuelvo y repito quería hacer estas reflexiones para tener como un contexto general, un atraso muy grande vial que tiene este país, esperemos que en estas concesiones de cuarta generación, que es una inversión muy grande y que con estas correcciones que se le han hecho de pronto no tengamos todos esos errores tan grandes y tan costosos, porque esa es la otra, ¿cuánto? Yo no sé si algún día un grupo de colombianos se van a tomar la tarea de decirnos cuánto es el recurso que perdió el Estado por entregar esas concesiones en esa forma. A mí me gustaría porque sé que son billones, afortunadamente ahora en estas de cuarta generación, vuelvo y repito, se han corregido y creo que si no al 100%, sí en un alto porcentaje. Quería hacer esas reflexiones, Ministra usted acaba de llegar, pero la veo muy bien en su intervención, son reflexiones y lo que decía ahora del modo férreo hay que esperar, hay que estructurar, pero lo necesitamos, la verdad es que este país necesita otros medios de transporte.

Muchas gracias Presidente.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Muchas gracias Representante Giraldo. Tiene la palabra el honorable Representante Alfredo Ape Cuello.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Muchas gracias Presidenta. Representante González felicitarlo porque trae un análisis de su región y creo que nos da la oportunidad también de conocerla y de plantear, de tener aquí a la Ministra para plantear temas de la nuestra.

En el caso mío mi intervención es más para hacerle reconocimientos a lo que este gobierno y este Ministerio están haciendo por nuestra región señora Ministra. Quise en este corto tiempo aprovechar la oportunidad para agradecer la aprobación del Compes de la vía Ocaña-Aguachica que se dio en días pasados y de la vía Aguachica-Gamarra. En nombre del departamento del Cesar también, estamos muy complacidos con la apertura de la licitación del Aeropuerto de Aguachica, no todas nuestras intervenciones tienen que ser para reclamar sino también para reconocer cuando las cosas se están haciendo. Queríamos agradecerle también, hicimos un debate hace poco, sobre el sistema estratégico de transporte de Valledupar y hemos tenido ya toda la voluntad del gobierno, vamos saliendo de una importante reunión en el Ministerio de Vivienda que liderado por el Ministerio de Transporte nos han facilitado las herramientas para sacar este proyecto adelante Ministra, muchas gracias por eso también.

Tenemos un tema pendiente, teníamos una reunión este sábado, por el problema de la línea férrea de Bosconia, ayer hubo un plantón en el municipio, tenemos toda la intención de acompañar a la delegada del Gobierno nacional, yo he hablado con la comunidad el día de ayer y el día de hoy y les he anunciado la visita para el sábado, que me acaban de avisar de la ANI, que de vicepresidencia estarían reorganizando esa agenda, yo creo que allá vamos también a ayudar a encontrar las soluciones. Yo tenía una pequeña reflexión aquí a la Comisión que la dije en plenaria el día que aprobamos el presupuesto, en el presupuesto se abre la discusión del presupuesto, pero realmente no lo podemos discutir porque no permiten que discutamos nada. Entonces los señores miembros de la Comisión Tercera, si ha ocurrido por siempre, tienen tres meses para ellos estudiar el presupuesto en cada sector; ese presupuesto aquí nunca lo socializa. Yo tengo la sensación que el sector de infraestructura, el presupuesto se quedó corto, que la Ministra está haciendo un recorrido por todas las regiones y la felicito porque es la primera vez que yo veo una Ministra, yo no tengo muchos años en esto, son doce ya, pero es la primera vez que veo una Ministra que va a las regiones a comprometerse y a escuchar y a priorizar temas. Pero esos temas que usted prioriza allá no los pudimos discutir aquí en las Comisiones que sean de infraestructura y ese día en la discusión del presupuesto, nosotros decíamos o veíamos que no vamos a alcanzar y nosotros queremos respaldar a nuestro Vicepresidente y a nuestra Ministra en esa labor que están

haciendo, pero si no permiten por lo menos el próximo año que esa discusión en estos temas prioritarios de infraestructura, en los que nosotros respaldamos, por lo menos podamos abrir la discusión, no pueden llevar un presupuesto a Plenaria para discutirlo en cuatro horas, en cuatro horas si acaso pudieron apenas leer las proposiciones, dejarlas como constancia. Yo pienso que este tema tenemos que discutirlo más profundamente para que esta Comisión salga a pelear con nuestra Ministra el presupuesto que realmente necesita Colombia en materia de infraestructura.

Finalmente recordarle que el tiempo va pasando, tenemos un Proyecto de ley del Régimen Sancionatorio que queremos discutir, porque queremos darle ya, le hace falta al país, y no queremos aplazar esa discusión, queremos traerlo a comisión y a plenaria este año en Cámara de Representantes y la otra semana le dejo anunciado porque no quiero que, que conteste, porque vamos a plantear una reforma al sistema de las fotomultas que opera en Colombia, que se le ha dado mucha publicidad en estos días y que yo creo que sí merece que le tengamos unos controles frente a la forma que se está implementando esto en todo el país.

Ministra, entonces reitero mis agradecimientos en nombre del pueblo del Cesar, queremos allá seguir contando con usted, muy agradecidos con su presencia y con la gestión que se ha visto en muy poco tiempo muchos resultados.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias señor Presidente por su intervención y por anunciar cosas importantes dentro de esta Comisión. Quiero también manifestar y quiero tomarme una frase del Director de Invías, como es el tema de que los errores históricos tienen que corregirse. Esta es la oportunidad, es el momento, el país así lo amerita con todo este desarrollo que hoy se está gestando y se está generando; los colombianos tienen mucha fe en todo este proceso, a esto le estamos apostando y de verdad que en el tema de movilidad yo, aparte de lo que manifestaba el Representante Atilano y de igual Alfredo Ape Cuello, creo que es importante que trabajemos en un tema de una política pública en el tema de movilidad en el país, es supremamente indispensable. De nada, de nada, si no avanzamos nosotros, si no existe y construimos vías, carreteras y demás, hoy el tema de la navegabilidad del río Magdalena que es a lo cual le estamos apostando, es supremamente importante para el país, para la costa caribe colombiana, sin lugar a dudas a la cual nosotros estamos representando, pero creo que tenemos que trabajar en ese tema, en el tema de la movilidad a nivel nacional, reglamentarla, o sea que exista una política pública que podamos cumplir. Cuando hablan del tema de las fotomultas, precisamente se incrementa es porque aquí no existe un comportamiento ciudadano referente a todo el tema de cumplimiento de normas de tránsito y demás.

Entonces creo que esta es la oportunidad y aprovechando la presencia de ustedes que son actores principales en todo este proceso, debemos trabajar juntos en la construcción de todo este tema.

Tiene la palabra el honorable Representante Ciro Rodríguez.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy buenos días, muchas gracias señora presidenta. Saludar muy especialmente a la Ministra, la doctora Natalia Abello; Viceministro, el doctor Carlos Alberto García y al Director de Invías, el doctor Leonidas Narváez y a todos los honorables congresistas.

Señora Presidenta yo voy a quitarle un minutico para tocar un tema, es diferente, y después haré las apreciaciones sobre las discusiones.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Una interpelación, la Ministra tiene que retirarse del recinto por un compromiso con la princesa Astrid de Bélgica, están invitados, creo que, pero van a quedar los dos funcionarios del gobierno, el vice y el director de Invías.

Tiene la palabra el honorable Representante Víctor Correa.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Gracias señora Presidenta, lo que pasa es que el citante al debate es el compañero Hugo y me parece que él tiene prelación para la posibilidad de interpelar con los citantes, Ministra, yo le solicitaría que lo escuchara por lo menos un momento, un momento corto para que él pueda exponer ahí como un asunto de orden, no sé Representante Ciro.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el Representante Ciro, pues si le concede la Ministra.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

No hay ningún problema señor Representante, yo creo que con la presencia del doctor Leonidas y del doctor García, que yo quiero resaltar esa continuidad señora Ministra que le ha dado usted al Ministerio, que han sido las dos personas que han puesto a funcionar la infraestructura en nuestro país, creo que se puede hacer el debate que nosotros tenemos acá propuesto. Muchas gracias, ahorita haré la intervención señora Presidenta.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el honorable Representante Hugo González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Muchas gracias. No, la verdad es que yo quería que compartiéramos el debate pero Ministra, no hay ninguna doble calzada en planes, para Caldas, a mí la respuesta no me aterra, eso era claro, era presumible, cierto, que se trata de una expectativa que todavía no tiene plata, que se va a cumplir. Pero no vine tanto aquí como en tono de guerra, como caldense que es que no hay inversiones, yo solo le quiero decir esto primero: no hay ninguna doble calzada en planes, no me extraña, pero venimos a llamar la atención, precisamente por lo que ustedes dicen, para corregir errores, para mirar al futuro. El planteamiento que hicimos aquí fue mostrando a Caldas en medio de todo eso, pero allá adentro, como decía el Representante Atilano, nos tenemos que contentar con cosas como las que le hablaron a él. Mire Ministra, excelente obra Melgar-Puerto Salgar, magnífica, vamos a conectar las entradas que tiene Bogotá, las autopistas de Girardot a la otra, Cambao y la otra Puerto Salgar, excelente, yo quiero decirle que en Caldas esa obra no alcanza 13 kilómetros, por ahí así unos doce kilómetros entre el cruce y La Dorada. Nosotros no estamos pidiendo eso, y además está en muy buen estado, pero excelente la obra, es que es para beneficio

de nosotros también, de todo el país, realmente esa obra la necesitan más el Representante Ape y todos los otros compañeros en la costa para venir al sur, ¡sí!, es decir, La Dorada es un paso norte-sur, está obligado, yo lo que llamo la atención es con las posibilidades que tiene La Dorada por esa ubicación, es todo el potencial, lo que tiene para ofrecer La Dorada y cómo impactar en el resto, aquí arriba en el suroriente antioqueño, en el oriente de Caldas, sí, llamo la atención sobre eso. Le quiero pedir este favor Ministra, avancemos en la tesis que parece nos ha comprendido el señor de Invías, autorícenos continuar con estudios en este sentido. Oír a los profesionales de la Nacional, muy seriamente han expuesto unas ideas que vale la pena abordar, pero abordarlas ya, porque hasta cuándo vamos a esperar, abordarlas ya, no avanzar por allá con la idea de un ferrocarril bien al sur que no conecte la plataforma de La Dorada con la de La Felisa y si de paso esa línea hay la posibilidad que sea también carreteable, excelente, una transversal a esa altura la estamos necesitando, pero no limitarnos a decir, no hay la vía, solo estas inversiones, llegará la navegabilidad y el ferrocarril a La Dorada, excelente, por eso hoy llamamos la atención sobre esa condición para cruzar la cordillera y no, yo soy caldense del oriente, allá no tenemos ni siquiera las vías todavía pavimentadas entre nuestros pueblos y estamos allá arriba de La Dorada y toda nuestra región y las vías que usamos son las del Tolima y yo vengo a llamar la atención acerca de que están congregando la inversión en el mismo sector. Entonces la de Girardot, los cruces, las transversales, cuando podemos impactar en una región muy grande y si la transversal se da por Caldas pues le agregamos lo del norte, otra zona de atraso en nuestra región.

Yo vengo a llamar la atención a que pese que estamos en todo el centro de ese triángulo de oro, de la mayor producción del PIB, nuestros pueblos en norte y en oriente están en atraso. Cuando usted sale de Manizales a los pocos kilómetros ya está en el Tolima, cuando usted habla de Mesones y cuando habla de Fresno, está hablando del Tolima, cuando habla de Guaduas y de Villeta está hablando de Cundinamarca, y no puede pretender que porque mejoramos la vía Honda-Villeta que eso es para Manizales o para Caldas; es como dice el Representante Atilano, es que las está necesitando el país. Yo hoy quiero decirle que gracias a esas inversiones que tocan a Caldas porque hay un corredor Medellín-Cali, o porque La Dorada es un paso obligado norte-sur, que gracias a eso permítanos ustedes a la hora de orientar, de focalizar las inversiones, de aplicarlas, que adentro del departamento nos veamos beneficiados, que adentro del departamento haya articulación, es eso que estamos pidiendo. Todos han hablado de la importancia de esas posibilidades ahora en La Dorada y en La Felisa.

Permítanos señora Ministra, señor Viceministro, denos una noticia, estúdienla, autoricen estudios para avanzar y seguir en los esfuerzos en la dirección de la Universidad Nacional, que como lo dijera el Director de Invías.

Natalia Abello Vives, Ministra de Transporte:

Solo un par de minutos, me permites, pero de verdad me tengo que retirar, pero quería un par de comentarios: uno, y lo precisé desde el principio cuando inicié la presentación, cuando dije el tema de las inversiones, lo dije con el fin de resaltar y con el fin de mostrarles, el tema de lo que se está proyectando y lo que se está ejecutando en el departamento versus lo que en los últimos diez años se había hecho y también les dije: eso no era la solución definitiva, pero sí estamos avanzando y pretender desconocer eso sería injusto, injusto con un gobierno que le ha venido invirtiendo recursos, ahora que esa sea la solución definitiva y que seguramente sea el resultado final de los deseos y de las necesidades de toda una región, no, pero estamos avanzando, estamos avanzando y en el departamento en el modo férreo, en el modo carretero y en el modo fluvial, se ve beneficiado. Seguramente vendrán fases más adelante, pero sí es importante tener claro que estas inversiones que apenas están, se van a empezar a ver en los próximos años, van a ser importantes, y muy importantes para el departamento, ahora, también ya el viceministro les podrá precisar un poco, pero sí hay una doble calzada, hay siete kilómetros de doble calzada en Pacífico 3. O sea no es que no haya, y también les había contado que hay una doble calzada en la vía que han venido hablando aquí hacia Mariquita, también hay doble calzada ahí, y se recogería en la tercera ola la culminación de los kilómetros que hacen falta que son aproximadamente unos 8,8 kilómetros, no es que estén todas las vías en doble calzada, no, pero tampoco es que no haya nada previsto, y con respecto al tema de lo que visionamos como departamento, de lo que ustedes visionan como departamento puede ser muy cierto, pero tenemos que seguir avanzando, para poder llegar a un norte, digamos competitivo, deseable, con óptimas inversiones, tenemos que arrancar y yo creo que con lo que estamos arrancando es muy bueno, si bien no es el óptimo que se desea, sí es muy bueno lo que tenemos en el departamento y no podemos dejar de verlo, entonces el llamado un poco que les digo es, saquemos adelante estos proyectos, saquemos adelante lo que tenemos en ejecución adjudicado y lo que viene hacia adelante. Revisemos el tema con el Invías que mencionan y avancemos en el tema de la vía férrea, pensar en estos momentos, no hay un proyecto estructurado que nos conecte a los dos ferrocarriles en los puntos que están mencionando, no, no hay un proyecto en este momento, porque el país ha estado priorizando sus inversiones para recuperar la vía férrea, tenemos que dar el primer paso para después dar el segundo paso, es que nosotros habíamos abandonado como país las vías férreas, estamos recuperando la vía férrea.

Lo mencionaba el Representante, es cierto, la carga que pasa entre Yumbo y Buenaventura que está funcionando hoy es baja, pero las expectativas que tiene el concesionario de cerrar en el año son muy altas; y yo les hacía la pregunta: ¿ustedes están seguros que en el año 2015 van a tener esto? Y las expectativas que tienen son muy altas, y hoy estamos en la fase inicial, estamos en el primer paso de la recuperación de la vía férrea del país, no podemos pensar, ahora mismo en un proyecto que no lo tenemos sobre la mesa, no lo tenemos en estructuración, no nos han presentado una iniciativa privada en ese aspecto, pero sí estamos poniendo las condiciones para que vengan esos inversionistas privados y nos digan mire aquí hay una posibilidad, bienvenidos, pero lo que ahora estamos haciendo es recuperando las vías férreas para que vengan esas inversiones, para que podamos desarrollar las vías férreas del país que las habíamos abandonado, entonces tenemos que empezar a caminar para poder dar los siguientes pasos, y en eso es en lo que estamos en este momento. Eso es lo que quería precisar.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias señora Ministra por su intervención y sobre todo por acompañarnos en este debate tan importante que no solamente es para el departamento de Caldas sino para todo el país.

Tiene la palabra el viceministro.

Carlos Alberto García Montes, Viceministro de Transporte:

No, yo quisiera que se hiciera también una reflexión, el hecho de que las vías no estén en un departamento no significa que esas vías no sean importantes para un departamento, la gente del departamento de Arauca, todos los días están muy pendientes de la carretera la Soberanía, que va y comunica y está en su mayor recorrido en el departamento de Norte de Santander y la gente de Norte de Santander está muy pendiente del proyecto de Ocaña-Aguas Claras-Gamarra-Puerto Capulco, que está en su mayor parte en el departamento del Cesar. Es que nosotros tenemos que mirar que las carreteras no son importantes únicamente en el desarrollo que haya en el departamento, es que la vía entre Manizales y Medellín es importante, no solamente en los tramos que están en el departamento de Caldas, sino también los tramos que están en el departamento de Antioquia, sino también los tramos que están en el departamento de Risaralda, y la autopista del Café no la podemos medir en lo que se está haciendo en doble calzada en el departamento de Caldas. Yo quisiera también comentar que los proyectos que tiene el Gobierno nacional, ya lo dijo la Ministra, 7 kilómetros de doble calzada de Pacífico 3 que incluyen: la intersección de La Manuela, y la intersección a desnivel, tanto las dos intersecciones a desnivel, de la Manuela y de Tres Puertas, iniciativas privadas porque entonces no me voy a salir del departamento de Caldas, de la misma Autopistas del Café para hacer la doble calzada entre la Manuela y el Club Campestre de 5 kilómetros, entre Chinchiná y el Jazmín de 10 kilómetros, para no salirme del departamento de Caldas, la obra pública que está desarrollando el Instituto Nacional de Vías de doble calzada entre la estación Uribe y Maltería de 14 kilómetros que tiene de longitud, ya se han desarrollado aproximadamente 6 kilómetros en ejecución en este momento, intersecciones tan importantes para el departamento de Caldas, para la ciudad de Manizales, para el municipio de Villamaría, como la intersección de Villamaría, como la intersección de la Fuente, como los viaductos, como ese viaducto que se está haciendo en Pío XII, como el viaducto o como el puente que está desarrollando el Invías en la zona de la Playita.

Es que el departamento de Caldas también tiene un potencial muy grande, es muy interesante para una región que hayan iniciativas privadas, iniciativas privadas tan importantes en el eje cafetero, como la que está proponiendo también Odinsa, para la doble calzada que lo decía el Representante Atilano, entre Calarcá y La Paila, iniciativa privada, iniciativas privadas en el departamento de Risaralda y el Quindío también de doble calzada que van a beneficiar muchísimo al departamento de Caldas.

Lo que yo sí quisiera es que tuviéramos el sentido de la importancia de los proyectos en la longitud del corredor; tan importante para el departamento de Caldas, la doble calzada que se está haciendo hoy en día entre Bogotá y Villeta, tan importante para el departamento de Caldas, así esté en el Departamento de Cundinamarca, la vía entre Villeta y Guaduas. La nueva vía que se está hablando por iniciativa privada también entre Guaduas y Honda, la iniciativa privada que hay entre Mariquita y Honda, porque es que el departamento de Caldas no llega, porque si vamos a hablar de la vía Manizales-Mariquita, el mayor tramo de longitud está en el departamento del Tolima, las vías en Caldas, porque si no entonces haríamos una doble calzada entre el sector de la Manuela y el sector de la Esperanza al kilómetro 25 que es donde llega el departamento de Caldas, no tendría ningún sentido ese corredor si no miramos el desarrollo vial que vincula las regiones con una mirada estratégica para el país, porque estamos uniendo la zona del occidente donde está nada menos que la del Pacífico y la malla vial del Valle del Cauca, con la zona central del país en el Magdalena, que está uniendo una vía tan importante, así sean poquitos kilómetros en el departamento de Caldas, la vía entre Girardot, Puerto Bogotá, La Dorada, Puerto Salgar, va a ser muy importante, muy importante para el municipio de La Dorada que queda en el departamento de Caldas y que la vincula a la Ruta del Sol 2, para salir de ahí hacia la costa Caribe, la región Caribe, llegando a la zona de la Y de Ciénaga.

De tal manera que yo sí pienso que es muy valioso poder entender las proyecciones que se tienen, tanto, y esfuerzos que se están haciendo por parte del gobierno actual, el gobierno del Presidente Santos, no es sino ver las inversiones en el departamento de Caldas, doscientos cuarenta y ocho mil millones de pesos ($248.000.000.000) invertidos entre el año 2002 y 2010, en 8 años, y en este período del Presidente Santos, obras ejecutadas y obras comprometidas completamente claras de 2.8 billones de pesos. Esa es la mirada que tiene este gobierno con relación al departamento de Caldas, claro que quedan unas obras por ejecutar, por supuesto, y ahí está la inquietud con relación al Aeropuerto de Palestina, pero en la región del eje cafetero hay inversiones importantísimas y si uno lo pudiera hacer a departamento puede demostrar cómo hay una priorización de este gobierno en el tema de la infraestructura en todos los modos.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias viceministro. Tiene la palabra, continúa en el uso de la palabra el honorable Representante Ciro Rodríguez.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias presidenta. No les voy a hablar muy largo porque el doctor Leonidas, con el doctor García, hemos recorrido ya en varias oportunidades las vías de Norte de Santander y las conocen muy bien y esto no da para seguir resaltando ese gran, gran trabajo que se ha venido realizando, especialmente como lo manifestara el Representante Ape, la inclusión de la vía Ocaña-Aguas Claras-Gamarra-Puerto Capulco, a la concesión de la Ruta del Sol, sector 2, que le va a dar un gran impulso a esta región, como lo dice usted, si bien es una vía que queda, diría uno casi que en un 90% en el departamento del Cesar, es la vía que le va a permitir a Norte de Santander, esto es el área fronteriza de Cúcuta, conectarse con todo el desarrollo multimodal que se genera a través del río Magdalena con la Ruta del Sol, que son unas inversiones superiores a los 7 billones de pesos, con el río Magdalena la navegabilidad que se está impulsando y específicamente en este punto Puerto Capulco hacia el norte que es donde es, y ha

venido siendo navegable el río durante los 365 días del año, le va a dar un gran impulso y de la misma forma interconecta toda la región del Catatumbo a través de las vías entre Convención-Ocaña y de la misma forma el sector Teorama-Ocaña y la Playa-Ocaña y Ábrego-Ocaña, con todo este desarrollo y estos esfuerzos que está realizando el gobierno nacional que son muy importantes y ve uno que ese impulso se ve porque uno en las vías que se puedan transitar, se ven obras y se ven avances que es lo más importantes, o sea no solo son anuncios y contratos sino los importantes avances de obra como en la vía Cúcuta-Ocaña que ha sido una vía en construcción histórica, decía uno casi, que uno tiene noción de los desarrollos del departamento de Norte de Santander, se menciona esta vía y ve uno estos importantes avances y como se dice acá, nunca terminamos, siempre van haciendo falta muchas inversiones, yo quiero volver nuevamente a insistir en dos inversiones que serían muy importantes para el Norte de Santander y es terminar los trabajos que se están realizando en la vía Zulia-Sardinata. Valdría la pena mirar, doctor Leonidas y doctor García, un mecanismo que le permita la continuidad al contrato que actualmente está para que sean en términos lo más pronto posible y de esta forma podamos tener esta vía que es estratégica para el departamento Norte de Santander, y de la misma forma la vía Convención-Ocaña, esta es una vía de gran importancia principalmente para la región del Catatumbo y aquí es donde yo quiero hacer un paréntesis, señora presidenta, con su venia para alzar una voz en protesta por las diferentes situaciones de orden público que se han venido sucediendo en la región del Catatumbo y en la provincia de Ocaña, en el día de ayer fue secuestrado el diputado del Partido Conservador, don Ómar Angarita, yo creo que en este país hay que pasar esa página y ese es el llamado que nosotros queremos hacer, aquí hay que hacer todos los esfuerzos para que logremos esa gran reconciliación que necesitamos los colombianos.

Yo estoy seguro que ninguno estaremos contentos con un proceso de paz donde no se paguen los diferentes hechos o actos que se hayan podido hacer en el pasado, pero lo más importante creería yo es lograr construir hacia futuro, aquí hay que hacer un gran esfuerzo como colombianos para lograr pasar esta página y lograr dejarle a estas futuras, a estas generaciones presentes, pero lo más importante a las futuras generaciones un país donde no haya un solo territorio vedado para que nosotros lo podamos caminar. Sabemos que en los sitios donde se presentan los hechos, son sitios donde hay problemas de orden público, pero nosotros como colombianos no podemos seguir dejando pasar esto por alto y hacer esos grandes esfuerzos por lograr la reconciliación de todos los colombianos y por eso estos últimos hechos que los ha venido haciendo el ELN, yo quiero aprovechar es para hacerles un llamado a ellos y que no dejen pasar este momento, que no dejen pasar esta voluntad que tiene el Gobierno nacional en cabeza del Presidente Juan Manuel Santos para que se sienten y logremos la paz en nuestro país y pedirles la liberación inmediata no solo del diputado Ómar Angarita, sino de todos los secuestrados que puedan tener en estos momentos en cautiverio.

Por eso señora Presidenta, muchas gracias por esta oportunidad.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias a usted por su intervención, tiene la palabra la honorable Representante Ana María Rincón.

Honorable Representante Ana María Rincón Herrera:

Gracias Presidenta. Quiero darle un saludo al Viceministro, al doctor Leonidas Narváez. Aprovechar esta oportunidad para decirles de la problemática que vive nuestro departamento del Huila con el transporte de hidrocarburo hacia el Putumayo, con los yacimientos encontrados en Puerto Asís, Villa Garzón y Orito. ¿Qué está pasando? Tenemos unas vías en este momento deterioradas como los daños que presentan los tramos de Pericongo, La Guaira, el Alto de Garzón, las curvas de Alonso Sánchez y los Altares. El transporte de hidrocarburos por estas vías tan angostas nos está ocasionando un alto índice de accidentalidad en el departamento y quisiera que ustedes pusieran atención a esto para poder que el corredor vial de nosotros sea muy importante y que arreglen estos daños. Muchas gracias.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el honorable Representante Jairo Castiblanco.

Honorable Representante Jairo Enrique Castiblanco Parra:

Gracias Presidenta. Saludo especial al doctor García y al doctor Narváez. Me hubiese gustado que la señora Ministra estuviese pero bueno, entiendo su agenda. Señor Viceministro y doctor Narváez, ustedes han tenido que ver y han contribuido con el proyecto de la carretera Bogotá- Tunja-Sogamoso, este es un clamor de los boyacenses, doctor García, y aunque estoy seguro de que en ese recorrido que ustedes están haciendo a nivel nacional, mi departamento está agendado seguramente para finales de este mes, pero ese es un clamor que los boyacenses están reclamando a gritos, qué hacer para que no se siga trastornando este proyecto vial tan importante que comunica nuestro departamento con la capital de la República, dadas esas circunstancias judiciales por las que estamos atravesando, así que señor viceministro y doctor Narváez ayúdenos a solucionar este problema. Es una obra importantísima para el desarrollo del país, repito para la comunicación del departamento con la capital, y por supuesto con la exposición que hacía la Ministra, para comunicarnos con los departamentos y los proyectos viales importantes que se están desarrollando, como el tema que hoy traía acotación nuestro Representante en este día. Así que señor viceministro, doctor ¿qué hacemos con ese problema?, ¿qué estamos haciendo?, ¿cuál va a ser la solución? Necesitamos descongestionar, no es justo que los boyacenses sigamos con esta problemática, esto es algo que nos tiene muy preocupados y necesitamos que este proyecto vial sea también una realidad y estoy de acuerdo con las palabras de la señora Ministra cuando decía vamos a hablar cosas concretas, vamos a hablar de ejecución y no de ilusión, así que me gustaría señor viceministro y doctor Narváez, que nos den la manito con este problema que tenemos en Boyacá. Gracias señora Presidenta.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

A usted honorable Representante. Tiene la palabra el honorable Representante Ricardo Flórez.

Honorable Representante Ricardo Flórez Rueda:

Gracias Presidente. Saludar muy especialmente al viceministro, doctor Luis Alberto García, al director de Invías, doctor Leonidas Narváez, con el cual estuvimos hace 15 días en el departamento de Santander. Yo creo que de alguna forma es una lástima que la Ministra no

esté, porque estuvo también con nosotros, pero le pido doctor García que le mande este mensaje: la verdad, el departamento de Santander está muy agradecido porque hicimos un trabajo muy importante, estuvimos trabajando prácticamente hasta las 11 y media de la noche donde se determinaron un conjunto de acciones y decisiones fundamentales para el departamento de Santander, estuvimos casi con toda la bancada de parlamentarios, estuvieron los gremios, Cámara de Comercio, los gremios, gobernador de Santander, administraciones y obviamente todos los alcaldes del área metropolitana. Y se tomaron algunas decisiones fundamentales, al respecto de la concesión de la zona metropolitana que comunica Lebrija, Girón, Palenque, La Cemento, Río Negro; respecto a la concesión de Zipaquirá-Palenque, la concesión de cuarta generación Bogotá-Bucaramanga; la concesión de cuarta generación Bucaramanga-Pamplona, para el caso de Santander, Bucaramanga, Cuesta Boba.

El trabajo que se ha venido desarrollando en la Concesión de Puerto Araújo-Barbosa-Tunja; la concesión de cuarta generación Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó; la transversal del canal en fase 2, Cimitarra, Landázuri, la troncal centro del norte fase 2, Palmera la Presidente; el proyecto Yuma en el cual se definió realmente importante la inversión que se tiene que hacer por parte de Invías de los cincuenta mil millones de pesos ($50.000.000.000), que es realmente un proyecto que une el puente Guillermo Gaviria con la troncal del Magdalena Medio. Todo el trabajo del contrato Plan, los quinientos sesenta y tres mil millones ($563.000.000.000), San Gil-Charalá-Duitama, corredor del Folclor y el Bocadillo, el anillo externo metropolitano, el tercer carril en Floridablanca, los dos retornos en la Pradera Floridablanca-Girón, la pavimentación Bucaramanga-Matanza-Suratá; la inversión de la fase 2 tan importante de 140 mil millones en el Aeropuerto Internacional de Palonegro. Todas estas acciones valen la pena que en un debate como este, tengamos también, como lo decía nuestro Presidente Ape Cuello, dar gracias a un trabajo importante y mancomunado.

Yo creo que independiente de eso y agradeciéndole a nuestro compañero Hugo Hernán la oportunidad de estar con ustedes acá, así como tuvimos allá un debate fundamental en el departamento de Santander en Bucaramanga, pues de parte de la bancada de parlamentarios santandereanos y de parte de los gremios, del señor gobernador y de todas las fuerzas vivas del departamento de Santander, queríamos darles las gracias. Muy amable Presidenta.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el honorable Representante Wílmer Carrillo.

Honorable Representante Wílmer Ramiro Carrillo Mendoza:

Gracias Presidenta. Un saludo muy especial al Viceministro Carlos García, al doctor Leonidas Narváez director del Invías, a todos los compañeros de la Comisión, a todas las personas presentes. Yo sí quería resaltar la visita que hicieron los delegados de la Ministra que por cuestiones de compromisos en otra ciudad no pudo asistir a la visita que nos hizo el Vicepresidente de la República en días pasados a la capital de Norte de Santander en donde pudimos darle realce a esa visita ya que en días pasados habíamos efectuado un debate de control político a las obras de modernización del Aeropuerto Internacional Camilo Daza, y se hicieron unos pronunciamientos importantes, como el adicionar por el orden de los sesenta mil millones de pesos ($60.000.000.000) para todo el tema de la aeronavegabilidad del aeropuerto para que se pueda certificar su carácter de internacional.

Las gestiones ante la Cancillería para que puedan desde el Aeropuerto Internacional Camilo Daza salir vuelos hacia el vecino país de Venezuela y adicionalmente el inconformismo que tenemos los nortesantandereanos con las obras que se adelantaron en el Aeropuerto Internacional Camilo Daza y se concluyó que al 15 de noviembre se debe presentar una propuesta para todo el tema de las adecuaciones y la ampliación de la migración, la reacomodación de los locales comerciales y la climatización de esta terminal aérea. Adicionalmente quiero felicitar a todo el equipo del Ministerio de Transporte que se hizo presente en nuestra capital de Norte de Santander y se dio inicio a la construcción de un puente que hacía falta sobre el sector del anillo vial occidental que comunica con el kilómetro 8 en la vía Cúcuta hacia Pamplona, una obra, un puente con una longitud de 250 metros y con una inversión de más de veinte mil millones de pesos ($20.000.000.000) y que estará puesta en funcionamiento dentro de 20 meses.

Adicionalmente, sobre la autopista internacional que comunica a Venezuela con la ciudad de San Antonio, las gestiones ya finales sobre la compra de predios y la inversión también de alrededor de 20 mil millones de pesos para el intercambiador en el sector de Rumichaca, de verdad que los nortesantandereanos nos sentimos muy complacidos con estas obras. En el tema de la vía Cúcuta-Sardinata, doctor Narváez, quedamos en que un recurso que le quedaba a la Concesión de San Simón por el orden de los veinte mil millones de pesos ($20.000.000.000), más un recurso adicional sería sumado al tramo de la vía Cúcuta-Sardinata que hace falta para finalizar esa obra.

Entonces no sé Representante Ciro, eso se concluyó en las recomendaciones finales en la reunión en la Gobernación y el adicional de la obra que se requería para la vía Astilleros hacia Tibú, un convenio que está firmado con el Invías, de verdad agradecerle doctor Narváez por todas estas obras que estos pronunciamientos que se hicieron allá en compañía del Vicepresidente, Germán Vargas Lleras, agradecerle también por otras obras que se hicieron allá mención, como la construcción de la doble calzada Cúcuta-El Zulia y la reconstrucción del Puente Mariano Ospina Pérez en el sector de El Zulia y adicionalmente pedirle que en la troncal del carbón a futuro se tenga en cuenta la inclusión de los 80 kilómetros que hay de Astilleros hacia Tibú, donde hay 18 puntos de puentes que están construidos en tubería de perforación y se requiere para el desarrollo de toda esta región del Catatumbo y de la provincia de Ocaña.

Muchísimas gracias a todos. Gracias señora Presidenta.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el honorable Representante Jaime Felipe Lozada.

Honorable Representante Jaime Felipe Lozada Polanco:

Muchas gracias señora Presidenta, un cordial saludo para usted, para el señor Viceministro, para el señor Director del Invías, para todos los compañeros, muy

buenas tardes. Señor viceministro, en el departamento del Huila se ha generado una gran expectativa por el inicio de la vía Girardot-Mocoa. Una vía que beneficiará a más de dos millones de habitantes partiendo del departamento de Cundinamarca hasta el departamento del Putumayo y que por supuesto pasará por el departamento del Tolima y el departamento del Huila. Una obra que sin lugar a dudas beneficiará y ayudará a unir el centro con el sur del país y por supuesto hará que esta región nuestra sea mucho más próspera y más competitiva. Pero igualmente hay unas obras en el departamento del Huila que son de vital importancia para el departamento, valga la redundancia, pero también para la región; obras señor viceministro que ya han iniciado pero que han quedado inconclusas, por diferentes problemas. Una de ellas es la vía al sur, que nosotros hablábamos que es la vía Isnos-Paletará Popayán, que saldría por el sur del departamento y sería una vía de suma importancia para conectarnos con el mar y con el Pacífico, y otra que saldría de la Plata Huila, del occidente del departamento, por Insato- Toro-Popayán. Esas son dos vías que ya iniciaron pero que si mal no estoy la vía La Plata- Insato-Toro-Popayán, está truncada gracias al efecto Nule.

Quisiéramos saber ¿en qué estado se encuentran estas dos vías?, además por supuesto de la vía Girardot-Mocoa, que sin lugar a dudas beneficiaría no solamente al departamento del Huila, señor Viceministro como usted muy bien lo dijo, sino que mirando el desarrollo del país como una premisa regional, pues sin lugar a dudas beneficiaría no solo al centro sino al sur del país en general. Y hay otras vías de suma importancia, ya para hablar de lo local que no demanda la inversión de estas obras que estábamos hablando anteriormente, como sería el cerrar el anillo vial del occidente del departamento, señor Director del Invías. En el departamento se está hablando y ya se iniciaron creo las obras del anillo turístico del sur del departamento, con un apoyo muy importante del Gobierno nacional, si mal no estoy, estamos hablando de setenta mil millones de pesos ($70.000.000.000), pero el occidente del departamento que está compuesto por 10 municipios entre la Argentina Huila y Santamaría Huila, necesita urgentemente pavimentar las vías Teruel-Iquira, Iquira-Pacarní, para que este sector turístico y de suma importancia del occidente del departamento pueda ser una realidad señor viceministro, yo además de saludarlos, de agradecerles por su presencia y por supuesto de saludar a nuestro querido colega Hugo Hernán, quería dejarles estas inquietudes, primero agradecerles por los ingentes esfuerzos que ustedes como Gobierno nacional están haciendo y la inversión que están realizando en nuestro departamento pero también dejarles estas inquietudes de las dos vías de salida al Pacífico y por supuesto de este anillo vial del occidente del departamento. Muchas gracias señor Viceministro.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

A usted Representante, de verdad que esta oportunidad que tenemos en esta Comisión es valiosa para nosotros y sobre todo que somos Representantes de distintas regiones del país. La llegada de ustedes acá es el preámbulo para todos manifestar, bueno agradeciéndole a Hugo Hernán por esta citación o invitación más que todo, a este el seno de ustedes propio, natural, para debatir temas importantes que son de mucho interés para todas nuestras comunidades, el tema de movilidad, el tema de las vías es trascendental porque como lo dije anteriormente, el desarrollo del país depende muchísimo del transporte terrestre, del aéreo, del transporte marítimo, del transporte fluvial y obviamente hemos despegado, usted lo decía ahorita doctor Leonidas, cuando hablaba del río Magdalena, clave, importante, cuando hablamos de los aeropuertos del país, es supremamente importante, en el caso de nosotros el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, quiero anotar ojalá la fecha no pase del 30 de diciembre de 2014, eso es un motivo de preocupación para nosotros la ampliación, pero confiamos que esta se debe más que todo a temas técnicos que no van a exceder de esta fecha y de igual forma miramos las necesidades de todas las regiones. Pero como todo debate tiene unas conclusiones, quisiéramos saber si el honorable Representante Hugo Hernán tiene conclusiones referentes al tema o por el contrario le damos la palabra al viceministro.

Tiene la palabra el honorable Representante Carlos Eduardo Guevara.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, y me disculpa de pronto que me salga un poco del debate Representante Hugo, pero sí quisiera señalar y pienso que el Ministerio nos debe aclarar, porque se vienen haciendo doble calzadas en todo el país, pero estas doble calzadas se convierten en un embudo, creo que *El Tiempo* sacó un artículo en estos días, porque cuando ingresan a los centros urbanos se convierten en un embudo. El caso de Bogotá calle 13, autopista Norte, avenida Ciudad de Cali, autopista Villavicencio, en fin. ¿Cómo está haciendo el Ministerio para articular esas políticas públicas de inversión en vías? Y que no termine en cierto modo, prácticamente en desperdiciar una inversión, porque un camión Mariquita-Fresno, como usted dice, pues los costos de transporte son incrementales; en el caso de la calle 13 es impresionante.

Entonces sí me gustaría saber cómo está viendo el Ministerio de Transporte ese tema y sobre todo en el tema de logística de carga y ahora que el Representante Hugo habló me gustaría que me explicaran o me contextualizaran cómo va la vía Manizales-Mariquita, porque en cierto modo, desembotellaría gran parte del transporte de carga hacia el centro del país, la variante Mariquita, perdón, entonces quisiera que me explicara y sobre todo cómo articular esas políticas nacionales con las políticas locales porque en cierto modo están manejando unos embudos a los centro productivos del país y eso va en detrimento de la competitividad y en últimas en los precios para el usuario final. Gracias Presidenta.

Carlos Alberto García Montes, Viceministro de Transporte:

Para darle respuesta a las inquietudes de todos los Representantes yo voy a hacer referencia a los programas de concesión y le cedería la palabra al doctor Leonidas Narváez en lo que tiene que ver con las obras públicas que se vienen ejecutando en los diferentes departamentos del país. Entonces en términos de Norte de Santander en las inquietudes que tenía el Representante Ciro Rodríguez y también el Representante Wílmer Carrillo, quisiera comentar: el proyecto de la vía Cúcuta-Ocaña-Aguas Claras, ustedes ya bien lo separaron en dos sectores, el que ya está garantizado a través del Conpes que se realizó recientemente, estamos en el último trámite del Confis que permita ya la visión

de ese contrato al contrato de concesión de la ruta del Sol 2, para dejar prácticamente muy bien desarrollado el tramo entre Cúcuta, perdón, entre Ocaña-Aguas Claras-Gamarra-Puerto Capulco, pero adicionalmente a través del Fondo de Adaptación, como ustedes bien lo señalan, se está desarrollando el proyecto de tercera ola para la vía Cúcuta-Ocaña, entonces ahí hay un trabajo que se está realizando, esperamos que hacia los meses de febrero, marzo del año entrante quede estructurada la concesión y tal como lo señaló la señora Ministra, se pueda en el segundo semestre del año 2015 estar sacando adelante los procesos de licitación pública en esas concesiones.

En el caso de Norte de Santander este tipo de concesiones no solamente están limitadas para este importante corredor que unirá al departamento con la ruta del Sol 2, sino también como ustedes mismos lo señalan, se está trabajando en esa tercera ola de concesiones el tramo entre Cúcuta y Pamplona y desde Pamplona se desprenden otros dos corredores muy importantes, uno en dirección a Bucaramanga, también en tercera ola y otro que de Pamplona sale hacia el sur, dirigido a todo lo que se conoce como la transversal, la troncal central del norte en el departamento de Santander hasta llegar a la zona de Duitama en el departamento de Boyacá; y hay una vía que también la mencionaron ustedes que yo quisiera como hacer alusión, que es toda la vía que va desde Cúcuta-Astilleros-Tibú-El Tarra-Convención-La Mata, que hace parte de toda esa región del Catatumbo, ustedes bien lo señalan y hay que hacer una precisión acá, hay unos recursos en la vía entre Astilleros y Tibú, que tiene el Instituto Nacional de Vías en un convenio con la Gobernación de Norte de Santander y hay unos recursos que están asignados del contrato de concesión para el tramo entre Tibú y el Tarra que incluye la recuperación, o la construcción de un nuevo puente sobre el río Tarra, puente rojo sobre el río Tarra. Esos recursos que hacen parte de esa concesión y que están en una fiducia y que hubo múltiples análisis de cómo se podía ejecutar que no fuera con la concesión, a través del Ejército Nacional o a través del departamento finalmente fue necesario hacerlo con el concesionario porque esos recursos estaban desembolsados en fiducia y no podían regresar a la nación porque terminarían en el tesoro nacional.

Entonces ahorita yo sí le voy a ceder la palabra en ese tema de Norte de Santander al doctor Leonidas para que ya les hable de lo que son los trabajos que sí se están haciendo en esa vía de Cúcuta-Ocaña que son muy interesantes y que ustedes señalan la importancia de terminar la rehabilitación entre Zulia y Sardinata.

Con relación al tema de Santander, del Representante Ricardo Flórez, también, ahí es importante con las autoridades de Norte de Santander y ustedes como Representantes a la Cámara y los senadores, hacer un trabajo con el Fondo de Adaptación porque en Santander también hay unos proyectos muy importantes de cuarta generación de concesiones, de tercera ola, como son los tramos que se hablaban de la transversal de Carare en este departamento, para unir lo que es, los municipios de Barbosa-Vélez-Landázuri-Cimitarra-Puerto Araújo, igualmente también está todo lo que se conoce como la troncal central del norte, que lo referíamos como la palmera Málaga, Presidente en el departamento y sobre todo una de las vías más importantes para el departamento de Santander como es la vía entre Bogotá-Zipaquirá y Palenque, igualmente los esfuerzos que ya han venido dando los frutos con relación a la Concesión Z-M-B, ya al menos se desentrabó de alguna manera esa concesión, recientemente se logró solucionar el problema predial del tramo entre Girón y Lebrija en la zona que va hacia el aeropuerto, de tal manera que ahí es muy importante, muy importante que se puedan determinar con el Fondo de Adaptación los alcances de estos contratos de concesión de tercera ola, que están en este momento en proceso de estructuración a través del Fondo de Adaptación y con una supervisión de la Agencia Nacional de Infraestructura y hay un proyecto bastante importante para Santander que ya va a salir dentro de la segunda ola de concesiones que es la vía entre Bucaramanga-Lebrija y de Lebrija-La Fortuna, en dirección a Barrancabermeja. En ese sentido también vale la pena de pronto en esta Comisión o si no en el mismo departamento de Santander pues hacer una presentación de la importancia y de los alcances de este proyecto de concesión.

Con relación al tema del departamento del Huila, que teníamos a la Representante Ana María Rincón y al Representante Jaime Felipe Lozada, yo quería también comentar: hay un proyecto de segunda ola de concesión, como usted bien lo señala, que está dividido en dos concesiones, una entre Neiva y Girardot, que de hecho creo hay interés para que ese tramo sea una iniciativa privada en doble calzada ese corredor y también está el proyecto de concesión de segunda ola, que en este momento hay muy buenas noticias porque se aprobó por parte del Ministerio de Hacienda el ajuste que había que hacer en términos del marco fiscal para estos proyectos de concesión de segunda ola, que es el tramo entre Neiva-Pitalito hacia Mocoa en el departamento del Putumayo. En ese sentido se está trabajando esta segunda ola, tengo entendido que hay un tramo de doble calzada, al menos entre Neiva y Campoalegre, que era el que se había comentado inicialmente y por supuesto el departamento del Huila es fundamental dentro la estructura vial del sur del país porque prácticamente da conectividad con el departamento de Caquetá, con el departamento del Putumayo, recordemos que ahí hay una obra importantísima del Instituto Nacional de Vías que es entre el Puente Internacional de San Miguel hasta Santa Ana y ya prácticamente se ha terminado la pavimentación del tramo entre Santa Ana y Mocoa y muchísimos vehículos de carga que entran por la zona de Rumichaca en el departamento de Nariño, lo van a hacer ahora por el departamento de Putumayo, atravesando todo el departamento de Huila, en dirección al interior del país, sin tener que atravesar la cordillera central.

El Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, ha estado muy atento a las dificultades que se han venido generando por el tránsito de vehículos de transportes de carrotanques con el petróleo que se produce en el departamento de Putumayo que es debido, y consecuencia de ese transporte fundamentalmente son los problemas de orden público que afectan el oleoducto que une los departamentos de Boyacá y Nariño y que debido a esa situación de orden público pues se ha requerido la necesidad de ser transportado desde esta zona hacia el interior y del interior hacia la región caribe colombiana.

En ese sentido lo que se debe hacer en ese transporte es que finalmente ese transporte sea transportado en oleoducto, ya se está viendo por parte de Ecopetrol si ese transporte se hace a través de Ecuador, pero ese

trabajo se adelantó muy fuerte en el año inmediatamente anterior y principios de este año con el propósito de reducir la problemática que genera en ese corredor el transporte de aproximadamente unos 400 carrotanques, en su mayoría del departamento de Putumayo y algunos también transportados desde el departamento de Caquetá. De pronto lo que podemos hacer es una nueva evaluación de cómo va ese plan de contingencia que se había adoptado y qué situación se está presentando nueva para poder entrar nuevamente a establecer algunas restricciones que se impusieron con el fin de no, o de minimizar la movilidad en ese departamento y también se referirá seguramente el Director del Invías a estas dos importantes vías que se están haciendo por obra pública entre los departamentos de Huila y el departamento del Cauca, que va a ser un corredor magnífico para salir hacia el Pacífico y que podrá transportar todo lo que se tenga que transportar desde la Orinoquía hacia esta zona del Pacífico.

Con relación a la manifestación que nos hiciera la Representante Inés Cecilia, ya se inició el proceso licitatorio. Se cumplió, era un compromiso, teníamos alguna dificultad con el tema del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, el departamento del Atlántico quería que saliera independiente de las licitaciones de concesión que había para los otros tres aeropuertos en el interior del país como era el Aeropuerto de Popayán, el Aeropuerto de Armenia y el Aeropuerto de Neiva y en ese sentido se cumplió, está independizado el proceso licitatorio en términos del Aeropuerto Ernesto Cortissoz y la fecha establecida para el 30 de diciembre está en el cronograma y esperamos se cumpla, si no hay ninguna dificultad en ese proceso licitatorio de concesión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Igualmente, hay un tema importante del Representante Jorge Enrique Castiblanco con relación a la vía la BTS, nosotros, esa es una de las vías de mayor complejidad en términos de concesiones, nosotros hemos tenido muchísimas dificultades en términos de las variantes de Tocancipá-Gachancipá, en términos del paso por la zona del Puente de Boyacá, ya hay una propuesta de iniciativa privada que resuelve el tema del paso por Boyacá, está ese tema de los tribunales de arbitramento para poder resolver definitivamente esos tramos en las variantes, que prácticamente han generado esa gran congestión en la llegada de los vehículos que vienen del departamento de Boyacá a Cundinamarca, pero yo quisiera que ese tema que es bien importante se pudiera tratar también aquí en esta Comisión Representante, más adelante para mirar a ver qué avances ha tenido la Agencia Nacional de Infraestructura con relación al corredor. Pero yo quisiera como comentarle también algo y es que también se logró, en ese corredor se había incorporado un tramo que era Sisga-Guateque-El Secreto; un tramo que era un recurso Invías entregado a la ANI, pero ese tramo se logró liberar y hace parte, porque no nos creen ya que vamos a hacer en el departamento de Boyacá y en las comunidades específicamente de ese sector, pero ese tramo hace parte de la segunda ola de concesiones, se incorporó en la segunda ola de concesiones y esperamos, como ha sido el anuncio de la señora Ministra que en el primer semestre hacia mediados del año entrante esté en proceso de licitación pública esa concesión.

Y finalmente el Representante Carlos Eduardo Guevara nos estaba haciendo énfasis en las dificultades que existen. Si bien hay unos proyectos muy importantes de concesiones de 4G que están resolviendo de alguna manera la movilidad del transporte y en particular el de carga, sobre los principales corredores del país se está presentando una gran dificultad en la llegada a los centros urbanos en lo que se ha denominado "la última milla" y en ese sentido dentro de la Ley de Infraestructura se estableció un artículo para generar los corredores logísticos de carga, salió ya el decreto reglamentario que identifica cómo se determina el corredor, no se definieron cuáles eran esos corredores pero lo que se busca es que el Gobierno nacional pueda tener mayor injerencia en términos de poder establecer contratos y poder desarrollar esas llegadas más fáciles, evitando a veces las restricciones que se colocan por parte de algunas ciudades.

Nosotros hemos venido también trabajando de manera articulada con el Distrito Capital, ahí hay 2 documentos Compes, esta tarde va a haber un debate en el Senado de la República con lo que tiene que ver con el metro de Bogotá, pero adicionalmente está el documento Compes para la movilidad y hay otro documentos de trenes de Cercanías que va a permitir también facilitar una propuesta que se ha hecho desde el departamento de Cundinamarca y hay unas iniciativas también privadas en varios municipios alrededor de la capital de la República que nosotros a través de un comité que estructuramos con la Gobernación del departamento de Cundinamarca con el Distrito Capital y la Nación, hemos venido adelantando para facilitar esos accesos a la capital de la República. De verdad que para entrar a Bogotá lo que hay es iniciativas privadas, es decir recursos privados que están dispuestos a financiar obras que se requieren de manera urgente, tanto en el ingreso del sur de la capital por Soacha, estábamos viendo cómo ese proyecto de la avenida Ciudad de Cali no se debe quedar 800 metros en los límites, hasta los límites del municipio de Soacha sino que debe llegar hasta Soacha, de tal manera que los desarrollos urbanos que se están haciendo en ese municipio permitan conectar esta importante vía con la vía Bogotá-Girardot.

Esos son los trabajos que hemos venido adelantando, vale la pena también en un futuro próximo poder hacer ya un debate amplio con relación a ese tema de los corredores logísticos.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Señor Viceministro queremos darle las gracias de verdad, por haber dado respuestas pese a no ser objeto del cuestionario al cual ustedes fueron citados, a todos y cada uno de los interrogantes que han presentado los Representantes de esta Comisión. Quiero de verdad en nombre de todos ellos darle nuestros más sinceros agradecimientos y a la vez concederle el uso de la palabra a nuestro Director de Invías, el doctor Leonidas para que también apoye su intervención y aclare las inquietudes que tengan los honorables Representantes.

Leonidas Narváez, Director Invías:

Yo pienso que la intervención del Viceministro García ha sido muy amplia y detallada, solamente quisiera hacer referencia a algunas observaciones o comentarios puntuales que se han realizado aquí, especialmente con relación a la vía Zulia-Sardinata por parte de los Representantes Wílmer Ramiro Carrillo y Ciro Rodríguez, y aclarar que tendremos o debemos asignar en el 2015 recursos adicionales a los contratos que se están ejecutando para que esta vía de Zulia-Sardinata quede terminada en su totalidad, o sea, no es pasar recursos

de una concesión, estos son trabajos de obra pública en donde esos recursos no se mezclan y en donde los aportes que ha venido haciendo la nación a través del Instituto Nacional de Vías han hecho realmente un cambio fundamental en esta vía que va de Zulia a Sardinata. Recordar que de Sardinata a Ocaña nos queda un punto crítico que es el punto de La Nevera que está siendo diseñado y que será prontamente licitado por el Fondo de Adaptación y con esto terminar el último punto de esos tres puntos tortuosos que tenía esta carretera que era La Curva, la Viejaguala y La Nevera y con esto podemos terminar desde el punto de vista de obra pública con la proyección que comentaba el viceministro de la posibilidad de una concesión de cuarta generación, eso con respecto a la vía Zulia-Sardinata. Igual en la visita que hicimos a Norte de Santander evaluamos ampliamente los requerimientos y las necesidades que tiene la vía Astilleros-Tibú-El Tarra-Convención-La Mata, de la cual ya hizo referencia el Viceministro pero tenemos la responsabilidad y adquirimos el compromiso que se va a cumplir de darle mantenimiento a esos puentes en tubería metálica que hay entre Astilleros-Tibú; continuamos las inversiones con el departamento en un convenio donde aportamos diez mil millones de pesos ($10.000.000.000), para el mantenimiento y se evaluó esa vía en tres zonas, una muy importante que sería Ocaña Convención, que permite a esa zona del Catatumbo conectarse con Ocaña y ya en Ocaña con la infraestructura de la ruta del Sol 2, ya que Ocaña-Aguas Claras-Gamarra-Puerto Capulco, fue entregada a esta concesión, y por el lado norte y oriental, Astilleros-Tibú y la parte central que tenemos que mirar cómo vamos a cumplir con ese compromiso entre Convención-Tibú para hacer la conexión. O sea que ahí simplemente reiterar los compromisos que adquirimos en la visita con el señor vicepresidente de la República, igualmente en Santander.

Con respecto al Huila hay que hacer algunas precisiones y aclaraciones importantes. La carretera Popayán-Isnos-Paletará, es un corredor que conecta a Cauca con el sur. Efectivamente fue un contrato que fue adjudicado a los Nule, que luego prácticamente entraron en un proceso de incumplimiento y fue cedido a una firma que nos ha permitido a través de esa cesión hacer inversiones del valor del contrato y algunas adiciones por ciento veintidós mil millones de pesos ($122.000.000.000). Es un corredor muy importante por esa conexión hacia el sur de Huila y por esa conexión del sur de Huila con Mocoa y que permitirá conectar Mocoa-Pitalito-Isnos-Popayán, que además integra al circuito turístico del sur del Huila, en donde le confirmo Representante, hemos estado haciendo inversiones con la gobernación del orden de diez mil millones de pesos ($10.000.000.000) en el circuito y que está previsto que se debe continuar.

En la parte norte del departamento del Cauca, las inversiones de Popayán, Totoró, Inzá-La Plata, han sido extraordinarias, de verdad que es una vía que invito que se conozca. A finales de este año tendremos una movilidad muy segura en donde estamos invirtiendo en dos fases un total de cuatrocientos treinta y dos mil millones de pesos ($432.000.000.000), y permitirá tener una conectividad Bogotá-Girardot-Neiva-La Plata-Popayán, en un corredor que no tendrán que continuar utilizando el paso de la Línea para poder llegar a la parte del suroccidente del país; es un corredor de una importancia fundamental y esas son las razones por las cuales las inversiones que se han hecho en este cuatrienio y que continúan en el 2015 y 2016, permitirán realmente acortar el paso del centro del país con los departamentos de Cauca y Nariño y seguramente más adelante pues con la integración de Tumaco como puerto del sur del Pacífico a esta parte del suroccidente de Colombia. O sea que quería simplemente resaltar, ya el Viceministro hizo referencia a la problemática que tenemos con la movilidad de las tractomulas que requieren el apoyo del servicio del oleoducto pero que a su vez a través de la concesión de tercera ola de cuarta generación y la solución de algunas variantes mejorarán la movilidad y la seguridad del recorrido Mocoa-Pitalito-Neiva, sin lugar a dudas que hoy efectivamente somos conocedores está soportando una carga de transporte de tractomulas y carrotanques con crudo proveniente del Putumayo.

Pienso que con esta intervención termino puesto que los otros puntos que también había anotado han sido resueltos por el Viceministro de manera detallada, pero que era importante resaltar esta parte fundamental del departamento del Huila, Santander, Norte de Santander, sobre temas de obra pública. Muchas gracias señora Presidenta.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Muchísimas gracias a usted y al Viceministro por participar de este debate importante para, no solamente la región del triángulo tan importante como lo destacaba nuestro Representante Hugo Hernán, sino también para todo el país. Vuelvo y reitero mis agradecimientos en nombre de esta Comisión y sus miembros por haber dado respuesta a muchos interrogantes, pese a no estar dentro del cuestionario establecido.

Tiene la palabra el citante, honorable Representante Hugo Hernán González Medina, para las conclusiones de este debate.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Reiterar el agradecimiento a la Ministra, a ustedes vice, director de Invías, de manera muy especial permítanme ustedes al profesor de la Universidad Nacional que nos ha compartido aquí un tema muy interesante, profesor Diego Alexánder que es PhD del Politécnico de Cataluña. A ustedes no solo por, repito, regalarle a Caldas esta mañana, sino por la forma como han enriquecido el debate ampliándolo a las otras regiones, no solo en el norte, hasta nuestras últimas posibilidades de conexión allá con Popayán desde el sur y centro del Huila. Queríamos claridad acerca del tema específico de la vía Manizales Bogotá, pero como la llamamos nosotros la transversal nacional por Caldas y tenemos claridad, claridad no quiere decir que es que tenga que haber recursos y ya se va a hacer pues no, claridad sobre lo que se iba a hacer con la tercera ola que no conocíamos bien señor Viceministro, muchas gracias, con la tercera ola para esa región.

Quiero hacer un reconocimiento presidenta, a la señora Ministra de sus últimas palabras, yo me siento en el deber de destacar algo: cuando nosotros hablamos de ferrocarril La Dorada o de navegabilidad a Dorada, créanme que eso no es un tema nuevo, ya venimos desde años atrás con él y no hemos podido y hay recursos desde atrás, y no se ha podido, entonces uno advierte que el interés de ella es poder ejecutar eso que viene colgado, atrasado que no ha podido ser y eso es cierto, esa es la prioridad, hay que ejecutar esos recursos que vienen ahí trancados. De manera que quería hacer ese

reconocimiento, darle las gracias y sí reiterar al señor viceministro García al tiempo que me declaro comprendido por el señor director de Invías, doctor Narváez, en el sentido de que en esa región debe haber una transversal y que se debe estudiar la posibilidad al norte y como al principio no estaban mis compañeros de los santanderes, sí estaban los de Bogotá, los del altiplano, no más piensen ustedes para completar lo que hoy hablamos y ustedes mismos alimentaron acerca de las posibilidades de ferrocarril, hoy el carbón todo está en la Costa Atlántica, va de Cerrejón, se imagina cuánto queda valiendo ese carbón de ustedes de las cuencas de Amagá, de los santanderes, de Boyacá, puesto en el Pacífico, sea en Buenaventura o en Tribugá. Cuánto dinamismo, ¿cuánto eso es en pesos para la economía colombiana? Y así sector a sector, la verdad es que las cifras que por ahora se tienen sin ser todavía muy profundos dicen que hay que abordar lo del ferrocarril pronto, hay que recuperarlo, eso no es para después, entonces entiéndame doctor García que es en ese sentido que hoy hablamos advirtiendo que eso que la Ministra está interesada en ejecutar ya esas nuevas posibilidades no las dejemos ahí, no las echemos en saco roto y que los caldenses esperamos aún esa estructura longitudinal por nuestro territorio, por todas las posibilidades que ofrece, por todo lo que articula, es como una deuda social que se tiene en el norte y oriente, pero para ello hoy, hoy, de aquí hoy, habríamos necesitado una disposición, una determinación de avanzar en esos estudios, yo espero que ustedes lo consideren doctor García, doctor Narváez, la posibilidad de avanzar en esos estudios y no dejar simplemente mocho el tema. Que no haya plata para una transversal de Bogotá a Manizales para la vía una doble calzada, es lógico doctor García, es porque los estudios que tenemos, se muestra, todavía son preliminares, todavía le falta mucho, eso me refiero con que eso es lógico y de esperar, lo que necesitamos es que ustedes no nos trunquen el proceso aquí sino que continúen apoyando esos estudios, esas iniciativas nuestras y de pronto para años venideros le podamos ofrecer a Colombia esa conectividad vial y férrea que está requiriendo.

Entonces de nuevo a todos muchísimas gracias.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Tiene la palabra el honorable Representante Atilano Alonso Giraldo.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muy bien, un minutico, no pero, es que no podía terminar sin hacerle de pronto una claridad al Viceministro Carlos García, cuando hice mi intervención que le pedí el favor que no se tuvieran en cuenta esas obras como el Túnel, la doble calzada para el Quindío, en ningún momento yo creo que lo dije, doctor Carlos García, que es una obra que la necesita el país y que nuestros departamentos cómo no se van a ver beneficiados si más están ahí cerquita, pero cualquier obra donde se ejecute es de interés y es para todos.

Lo que pasa es que yo sí quiero que se coloque en las botas de Atilano Giraldo, es que un departamento de esos pequeñitos y se dice que esas obras son del Quindío, ya de ahí en adelante que va uno a decir por Dios, pero al contrario, antes quiero reconocerle viceministro y al vicepresidente, al doctor Leonidas que estuvieron en el departamento y se hicieron unos compromisos bien importantes para ese departamento, lo necesitamos, recuerde que es la ciudad ocupando ese deshonroso lugar primer puesto de desempleo, y doctor Leonidas, lo de vías terciarias, cómo no hacerle ese reconocimiento a todo lo que usted ha hecho, de verdad, allá usted como director y a este gobierno, porque yo creo que si hay, las cosas buenas hay que reconocerlas, así como nosotros tenemos aquí también esa posibilidad de criticar y de reflexionar, pues las cosas buenas, si hay algo que yo le he reconocido a este gobierno es esa decisión tan acertada de pasar de sesenta mil millones de pesos ($60.000.000.000) que era el presupuesto para vías terciarias de este país a un billón o más. Yo creo que todos, y pedirles aquí que nos entienda viceministro, usted vio que hoy el debate era específico para nuestro colega Hugo Hernán para Caldas, pero todos aprovechamos porque es que hablar de vías, mire, todos, pero afortunadamente, cogió usted y le dio respuesta a uno por uno, esa es la demostración también de conocimiento que tiene de la infraestructura vial de este país y tengan la absoluta seguridad que apenas estamos empezando que aquí en esta Comisión, que es la Comisión de ustedes del Ministerio de Transporte y de Infraestructura, vamos a tener oportunidad que nosotros que conocemos, claro, específico de cada región les vamos a estar comunicando nuestras inquietudes, de verdad mil gracias, me parece que es importante a Hugo Hernán que lo hizo muy bien y lo veo en una posición muy, muy constructiva, muy positiva, reconociendo las cosas buenas, que me parece que eso no duele y que hay que hacerlo.

Mil gracias de verdad para todos.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Siguiente punto del Orden del Día Secretario.

Secretario:

Señora Presidenta.

Cuarto punto, anuncio de proyecto ley. En ese orden de conformidad con el artículo 8° de la ley, del Acto Legislativo número 01 de 2003, me permito anunciar los siguientes proyectos de ley para la sesión de mañana 22 de octubre a las nueve de la mañana (09:00 a. m.).

Proyecto de ley número 042 de 2014 Cámara, *por medio de la cual se establecen medidas en materia de educación para la asistencia y atención de las madres cabeza de familia víctimas de los grupos armados al margen de la ley y sus hijos y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de ley número 043 de 2014 Cámara, *por la cual se promueve la educación para la salud, la promoción de hábitos y comportamientos para la prevención y control de enfermedades de alta prevalencia y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de ley número 015 de 2014, *por la cual se elimina el cargo fijo como componente de las estructuras tarifarias de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de ley número 081 de 2014 Cámara, *por la cual se ordena traducir la Constitución Nacional a todas las lenguas y dialectos indígenas, Raizal Creol de San Andrés y Providencia y lengua criolla Pelenquera de San Basilio y lengua Rom (gitano) de la República de Colombia y se dictan otras disposiciones, como un paso fundamental para lograr la inclusión y la paz.*

Anunciados los proyectos de ley, Presidente para la sesión de mañana 22 de octubre a las nueve de la mañana (09:00 a .m.).

Siguiente punto del día: lo que propongan los honorables Representantes, hay varias proposiciones Presidente, si usted me permite le damos lectura para que se sometan en bloque, aprobación.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Léala Secretario.

Subsecretario, Hernán Cortés Rojas:

"Propongo en la honorable Comisión debate de control político, por lo tanto; "cítese al señor Diego Molano Vega, Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, con el fin de analizar y evaluar el grado de avance del contrato celebrado con la empresa Azteca, cuyo objeto es la planeación, instalación y puesta en servicio de la infraestructura de banda ancha en 753 nuevos municipios".

Esta proposición es firmada por el honorable Representante *Carlos Eduardo Guevara Villabón*. Tiene cuestionario anexo".

Otra proposición que es aditiva, firmada por el Representante *Ciro Antonio Rodríguez*, dice: *"Cítese al Director de la Comisión de Regulación de Comunicaciones y al Director de la Agencia Nacional del Espectro, para que en debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, sobre el servicio y acceso universal de los servicios de telecomunicaciones responda a las siguientes preguntas que están anexas también al cuestionario".*

Otra proposición. *"De conformidad con el artículo 135- 138 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, les solicito se someta a consideración de la Comisión la realización del debate de control político sobre los impactos ambientales y sociales de la prestación del servicio público domiciliario de aseo del relleno sanitario, operado por el Centro Industrial del Sur (CIS), en Guacal, en inmediaciones del corregimiento de San Antonio de Prado de la ciudad de Medellín y los municipios de Heliconia y Envigado. Dicho debate de control político se realizará al Ministerio del Medio Ambiente y Ministerio de Transporte y a la Corporación Autónoma Regional de Antioquia, Corantioquia; la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios; a la empresa prestadora de aseo del municipio de Envigado, Interaseo S. A. E.S.P.; por operación en el Valle de Aburrá y empresas varias del municipio de Medellín y la Empresa Evas S. A. E.S.P., así mismo se solicita someter a consideración que se invite para el debate a la Procuraduría General de la Nación".*

Firmada por el Representante *Víctor Javier Correa Vélez.* Hay cuestionario anexo.

Y finalmente la proposición. *"De conformidad con el artículo 135-138 de la Constitución Política en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, les solicito se someta a consideración de la Comisión la realización del debate de control político al Ministerio de Educación Nacional y al Ministerio de Hacienda y Crédito P*úblico para que presente informes y resuelva cuestionamientos sobre la aplicación del *Acuerdo por lo Superior 2034, sus implicaciones en la educación superior del país y las estrategias de financiación de la educación superior pública. Se solicita además que se invite al Consejo Nacional de Educación Superior".*

Firmada por los Representantes *Víctor Javier Correa, Carlos Guevara, Ángela Robledo, Martha Villalba y Alfredo Ape Cuello.*

Están leídas señora Presidenta las proposiciones.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Leídas las proposiciones, se someten a consideración de la Comisión, ¿aprueban los honorables Representantes?

Secretario:

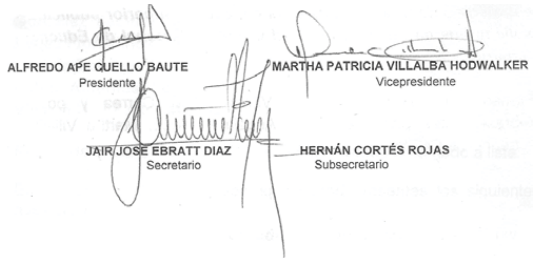
Han sido aprobadas Presidente, agotado el Orden del Día también.

Presidenta, Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Bueno, vamos a levantar la sesión y convocar para mañana 22 de octubre a las nueve de la mañana (09:00 a. m.)

Secretario:

Sí señora Presidenta, dejando constancia que siendo las dos y diecisiete minutos de la tarde (02:17 p. m.) se levanta la sesión y se convoca para el día miércoles 22 de octubre a las nueve de la mañana (09:00 a. m.).



IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2015