



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 173

Bogotá, D. C., lunes, 4 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 41 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 21 DE 2023

(diciembre 5)

Segunda Legislatura – 2022-2023

El día cinco (5) de Diciembre de dos mil veintitrés (2023), siendo las diez y un minuto de la mañana (10:01 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la comisión, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, da inicio a la sesión y solicita al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- **Llamado a lista:**

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Daza Guevara Robert

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Quintero Cardona Esteban

En este momento hay tres Senadores que han contestado lista. Señor Presidente, si usted me permite mientras que hago algunas llamadas internas, hacer un receso de 5 minutos para completar el quórum.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Sí Secretario, demos un receso de 5 minutos mientras llegan los otros compañeros que vienen en camino.

(Receso)

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Nuevamente se reanuda la sesión. Agradecemos por favor un poco de orden en el recinto, vamos a dar inicio nuevamente a esta importante Comisión Sexta Constitucional Permanente. Ratificamos la presencia.

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Daza Guevara Robert

Quintero Cardona Esteban

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Ramírez Lobo Silva Sandra

Tamayo Tamayo Soledad.

Cinco Senadores presentes, señor Presidente, para esta importante Comisión Constitucional. Señor Presidente, si usted lo permite antes de dar lectura al Orden del Día y si usted así lo quiere, puedo darle un informe ejecutivo de los citados e invitados.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Echeverri Piedrahíta Guido

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Hernández Álex Xavier

Flórez Porras Pedro

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Trujillo González Carlos Andrés.

Con excusa dejan de asistir a la sesión las siguientes honorables Senadoras:

Castañeda Gómez Ana María

Jaimes Cruz Sandra Yaneth.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias señor Secretario. Primero, muy buenos días a todos, a todas, muchas gracias por estar acá, por aceptar esta citación a la Comisión Sexta del Senado de la República. Hoy cumpliendo con la Ley 1909 del 2018, del artículo 19 del Estatuto de Oposición, que se le debe garantizar un debate hoy a la oposición, acá estamos cumpliendo con este deber durante esta legislatura, que ha citado el Senador Esteban Quintero del Partido Centro Democrático y muy amablemente hoy estamos acá atendiendo este importante llamado de acuerdo a la Ley 1909. Por favor, Secretario sírvase a llamar qué personas se encuentran en el recinto que están en la proposición aprobada por esta Comisión.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señor Presidente. Nuevamente buenos días. Por parte del Ministerio de Transporte está la Ministra María Constanza García Alicastro con la delegación de Ministra encargada, bienvenida señora Ministra.

Por parte del Ministerio de Defensa Nacional, el citante, el doctor Esteban le hizo una observancia a la citación y pidió que pudieran enviar los otros Ministerios una delegación y está el director de Seguridad Nacional, el doctor Mario Alberto Ortiz, bienvenido, se encuentra presente ahí al frente para los honorables Senadores.

Por parte del Ministerio de Trabajo, se encuentra presente el Viceministro de Empleo y Pensiones, Iván Daniel Jaramillo Jassir, Viceministro bienvenido, está al lado de la Senadora Soledad Tamayo.

Por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura está la doctora Carolina Jackeline Barbanti.

Por parte del Instituto Nacional de Vías está la doctora Mercedes Elena Gómez Villamarín, directora, se encuentra presente.

Por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Maríantonía Tabares Pulgarín, no está.

Por parte de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional está mi coronel Diego Mauricio Córdoba Rojas, bienvenido mi coronel.

Por parte de la Contraloría General de la Nación está la doctora Martha Marlene Sosa, bienvenida doctora Martha Marlene.

Por parte de la Procuraduría General de la Nación, la doctora Erika bienvenida doctora.

Señor Presidente permítame leer el Orden del Día, si usted así lo autoriza.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Sírvase señor Secretario a leer el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, nuevamente reiterando desde la Comisión Sexta Constitucional la democratización

en los procesos que usted así lo ha permitido, hoy se establece el debate por el Estatuto de Oposición, artículo 19 Ley 1909, en cabeza del honorable Senador Esteban Quintero.

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 5 de diciembre de 2023, a las 9:00 a. m. **(debate en observancia al Estatuto de la Oposición)**

I

Llamada a lista

II

Citación a los Ministros de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; Trabajo, doctora *Gloria Inés Ramírez Ríos*; Defensa Nacional, doctor *Iván Velásquez Gómez*; a la Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora *Carolina Jackeline Barbanti Mansilla*; a los directores de Instituto Nacional de Vías (Invías), doctora *Mercedes Elena Gómez Villamarín*; a la directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), doctora *Mariantonía Tabares Pulgarín*; y Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), coronel, *Oscar Andrés Lamprea Pinzón*, en cumplimiento de las proposiciones número 13 de 2023 y 18 de 2023. **(Se ha excluido de la citación a los señores Ministros de Hacienda, Agricultura, Interior, Comercio, Minas y al Director de Ecopetrol - Solicitud expresa del honorable Senador citante).**

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*; y a la señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*;

Proposición número 13 de 2023

De conformidad con lo establecido en el artículo 135, numeral 8 de la Constitución Política de Colombia, y el artículo 244 y subsiguientes de la Ley 5ª de 1992, me permito someter a consideración de la Comisión Sexta, proposición para realizar debate de control para que, conforme a los diferentes proyectos de infraestructura vial que vienen realizando en el departamento de Antioquia, las entidades informen a la comisión, el estado actual de las vías, teniendo en cuenta los planes de mantenimiento, la administración y la vigilancia de las concesiones y los planes de fortalecimiento de la malla vial y en especial, el estado de ejecución de la vía La Unión - Sonsón y el Conpes de la vía Renacimiento.

En ese orden de ideas, solicito citar al Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; a la directora general de Invías, doctora *Mercedes Elena Gómez Villamarín*; y a la Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora *Carolina Barbanti Mansilla* o quienes hagan sus veces. De igual manera, invitar al gobernador del departamento de Antioquia, doctor *Aníbal Gaviria Correa*; y al gobernador de Caldas, doctor *Luis Carlos Velásquez Cardona*; y a los señores alcaldes de la región, para que, en fecha y hora que determine la mesa directiva de la Comisión Sexta del Senado,

expongan las respuestas a los cuestionarios que se allegarán de esta Célula Legislativa en documento posterior.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 22 de agosto de 2023.

Cuestionario 1 - Anexo a la Proposición número 13 de 2023

Para responder, de acuerdo con la competencia:

- 1 ¿Cuál es el presupuesto invertido en la vía la Unión Sonsón en los últimos tres años?
- 2 ¿Existen estudios realizados por parte del Invías que permitan identificar el presupuesto que se debe invertir para dejar la vía en óptimas condiciones de transitabilidad y seguridad?
- 3 ¿Cuál es el presupuesto destinado para estas vías nacionales en el presupuesto general 2024?
- 4 ¿Existen puentes en estado crítico en estos tramos viales?
- 5 En caso afirmativo, identificar los puentes existentes en este estado y qué presupuesto se ha designado para su mantenimiento.
- 6 ¿Qué sitios críticos de desprendimiento de taludes o pérdida de banca se tienen identificados en estos tramos viales?
- 7 ¿Qué presupuesto se ha destinado en estos tramos para la atención de emergencias en los últimos tres años?
- 8 ¿Indicar que contratos y por qué valores se han tenido en estas vías en los últimos tres años?

Presentado por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

Proposición número 18 de 2023

De conformidad con lo previsto en el artículo 66 y 67 de la Ley 5ª de 1992 y demás disposiciones concordantes, se solicita a la honorable Mesa Directiva la realización de sesión de Control Político, con el objetivo de conocer el estado de la infraestructura vial, precios del combustible a nivel nacional en las carreteras del país, peajes, concesiones, mantenimiento, conservación y conectividad de las vías que sirven de abastecimiento para la zona rural, igualmente los planes de seguridad y orden público para los diferentes servicios de transporte, esto es, pasajeros, carga, ganado, turistas, lugareños y demás usuarios de las vías del país, así mismo atender a las necesidades laborales y de seguridad social de los transportadores para ello citar al Ministro de Transporte, doctor *William Camargo*; Ministro de Minas y Energía, doctor *Andrés Camacho*; Ministro del Interior, *Luis Fernando Velasco*; la Ministra de Trabajo, *Gloria Inés Ramírez*; Ministra de Agricultura, *Jhenifer Mojica*; Ministro de Hacienda *Ricardo Bonilla*, Ministro de Defensa *Iván Velásquez Gómez*, Ministro de Comercio, *Germán Umaña Mendoza*; Presidente (e) de la ANI

Carolina, Jackeline Barbanti Mansilla; directora de Invías, doctora *Mercedes Helena Gómez Villamarín*; directora de la Agencia de Seguridad, doctora *María Antonia Tabares Pulgarín*; director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, coronel *Óscar Andrés Lamprea*; director Ejecutivo de Ecopetrol *Felipe Bayón*.

Con el fin de conocer el avance en:

- Los proyectos 4G a Nivel Nacional y especialmente Pacífico 1, 2, 3, mar 1 y 2 conexión norte río Magdalena.
- Los convenios interadministrativos de la Transversal de las Américas, El dos el tres Caucasia - Zaragoza y río Verde.
- El estado de las Vías a nivel Nacional especialmente vía al Mar, Necoclí, Santuario-Caño Alegre.
- Así como el Mantenimiento de las vías que sirven de interconexión departamental como la vía troncal a la Costa, tramos del pacífico, etc.
- Frente a la seguridad en las carreteras: La prevención de Hurtos, peajes ilegales, paso de Migrantes, Hinchas y caminantes, estado de control y percepción de seguridad en las carreteras.
- Planes de descongestión e interconexión viales para intercambio de pasajeros y transporte de alimento y carga.
- Ejecución presupuestal de cada una de las entidades con el fin de conocer los gastos de inversión, ejecución y deuda que busca el mejoramiento de la malla vial, la seguridad vial, la prevención de delitos, la seguridad de los transeúntes y transportadores.
- Los niveles del alza de la gasolina y los planes para evitar el alza, así como la protección de las zonas de abastecimiento de combustible para los transportadores.
- El tráfico o contrabando de gasolina o petróleo en las zonas de frontera, etc.
- Estabilidad laboral y garantías de continuidad para los transportadores.
- Seguridad y defensa en las carreteras.
- Los demás Ítems que se desglosaran en cuestionario posterior

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 12 de septiembre de 2023.

Cuestionario 1 - Anexo a la Proposición número 18 de 2023

Ministerio de Trabajo:

¿Cuáles son las estrategias que tienen para garantizar un régimen pensional para los conductores y propietarios de vehículos de carga teniendo en cuenta que más del 80% de estos trabajan de manera independiente?

¿Cuáles son las estadísticas que tienen de participación en el mercado laboral colombiano de los conductores de vehículos de carga del país?

¿De acuerdo con la UGPP, cuáles son las medidas que tienen establecidas para el control efectivo y en tiempo real de las vinculaciones al sistema general de seguridad social y para fiscales?

¿Cuáles son los apoyos y estrategias para los propietarios de vehículos de carga que contratan conductores?

Ministerio de Defensa:

¿Sírvese indicar de las concesiones viales que hay en el país con cuantas a la fecha no hay convenio suscrito con la dirección de transporte y tránsito de la Policía?

¿Sírvese indicar cuantos recursos económicos ha dejado de percibir tanto la Policía y el ejército desde que se dejaron de aportar estos recursos por tarifas de peajes?

Sírvese indicar cuantos efectivos de dirección de tránsito y transporte hay por cada seccional en el país y en el caso de Antioquia ¿en cuánto se han disminuido estos en los últimos cuatro años?

¿Sírvese indicar que indicadores de control tiene tanto el Ejército como la Policía del control a polizones, caminantes y migrantes, en el transcurso de 2023 y a que otras instituciones públicas han dejado a cargo estos procesos?

¿Cuántos bloqueos por situaciones sociales se han desarrollado en el país en lo que va del Gobierno?

¿De estos bloqueos, cuántos han sido en Antioquia?

¿Qué medidas se han tomado para amparar y reparar a los conductores y vehículos de carga que quedan atrapados en medio de los bloqueos? ¿cuáles son los protocolos de asistencia a los transportadores en los bloqueos?

¿Cuáles son las medidas de protección ante estos bloqueos que otorga el Min Interior en cuanto a la integridad física de los conductores vehículos y sus mercancías?

¿Cuáles son los planes e inversión presupuestal frente a la seguridad en las carreteras la prevención de hurtos, peajes ilegales, paso de migrantes, hinchas y caminantes? Y el ¿estado de control y percepción de seguridad en las carreteras?

¿Cuáles son los índices y medidas de control del tráfico o contrabando de gasolina o petróleo en las zonas de frontera?

Ministerio de Transporte e Invías, de acuerdo a su competencia:

¿Sírvese indicar a cuánto ascienden los recursos del programa de modernización y cuál es la política de uso de estos recursos para el año 2024?

¿Sírvese indicar desde la logística que maneja esa cartera cuales son los datos estadísticos que tienen de las pérdidas acumuladas que, por bloqueos, fallas en infraestructura, alteración de orden público

han tenido las bases camioneras del país en el departamento de Antioquia?

¿Sírvese indicar cuál es la política para el manejo de peajes para el año 2024 y siguientes?

¿Cuántos peajes hay dentro del departamento de Antioquia y cuanto es el promedio de recaudo de cada uno de ellos?

¿De las vías a cargo del Invías, cuántas de ellas no tienen contratados los servicios de emergencia?

¿Los proyectos 4G a Nivel Nacional y especialmente Pacifico 1, 2, 3, mar 1 y 2 conexión norte río Magdalena?

¿Cuál es la política para incrementos de combustibles de ACPM para el 2024?

¿Cuál es la política para proteger, los pagos justos por operaciones de transporte de carga a los camioneros del país una vez comience el incremento de peajes y el incremento del combustible?

¿Cuáles son las garantías para los camioneros del país cuando estos denuncien el no pago justo por sus servicios de transporte para evitar que estos sean bloqueados por el uso de plataformas de bases de datos?

¿Qué otras alternativas tienen contemplado el Gobierno nacional para financiar la infraestructura vial del país y que reemplace la actual política de recaudo por peajes?

¿Cómo va la ejecución presupuestal de cada una de las entidades con el fin de conocer los gastos de inversión, ejecución y deuda que busca el mejoramiento de la malla vial, la seguridad vial, la prevención de delitos, la seguridad de los transeúntes y transportadores?

¿Cuál es el estado de ejecución y cumplimiento de los convenios interadministrativos de la Transversal de las Américas, El dos el tres Caucasia-Zaragoza y río Verde? ¿El estado de las Vías a nivel Nacional especialmente Vía al Mar, Necoclí, Santuario-Caño Alegre?

¿Así como el estado del mantenimiento de las vías que sirven de interconexión departamental como la vía troncal a la Costa, tramos del pacífico?

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:

¿Cuáles son los programas y recursos destinados para garantizar la seguridad vial en el departamento de Antioquia de acuerdo con cada una de las siguientes situaciones?

- A) bloqueos por comunidades
- B) paros por grupos armados
- C) fallas en infraestructura y falta de mantenimiento
- D) otros usuarios viales como motos, bicicletas y patinadores

Presentado por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA:

- 1. Cuál es el cronograma de trabajo para la vigencia 2023 que permita la apertura de la Unidad Funcional 2 del proyecto Pacífico 1 - “Camilo C - Titiribí”, así como el cronograma para la implementación de la solución definitiva del tramo que presentó la novedad.
- Cuál es el cronograma de trabajo para sanear las siguientes novedades del proyecto Pacífico 1:
 - Construcción de los 3.2 km de vía en doble calzada entre primavera y cuatro palos, tramo a cargo actualmente del Invías, hoy cuello de botella para la completa y fluida conectividad del proyecto PF1.
 - Ampliación y sistematización del peaje Amagá.
- 2. Cuál es el cronograma de trabajo, indicando los meses y/o años que demorará la culminación de los proyectos Pacífico 1, 2 y 3, atendiendo las novedades mencionadas en los puntos anteriores.
- Cuál es el plan de trabajo definitivo para atender la contingencia presentada en el puente ubicado en la vía que conecta a Santa Fe de Antioquia con Medellín y Bolombolo (entre el PR 72+0015 y el PR 72+0316 de la ruta 25B02) en inmediaciones del municipio de Santa Fe de Antioquia (puente Tonusco).
- Socializar es estado del proyecto Conexión Norte.
- Socializar es estado del proyecto río Magdalena 2.
- Detalladamente, relacionar la ruta jurídica y financiera para atender los efectos de la aplicación del Decreto número 050 de 2023, emitido por el Gobierno nacional que está poniendo en riesgo el equilibrio económico de los contratos de concesión.
- Realizar los estudios y diseños del puente Bolombolo ha sido una solicitud que se viene efectuando desde las vigencias 2018-2019, toda vez que es un punto álgido de conectividad de los proyectos pacífico 1, pacífico 2 y mar 1; el puente existente tiene restricciones de carga por el estado del mismo, lo que representa un sobre recorrido de 24km para la carga pesada en la conexión de mar 1 a pacífico 2° y pacífico 1.
- De las necesidades financieras que se tienen en Antioquia el Gobierno nacional en

mesa técnica con la Gobernación para los proyectos de pacífico 1, TGGE, La Seca II explique el aporte y seguimiento a dichos proyectos.

Presentado por el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

III

Discusión y votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de Ley número 93 de 2023 Senado, por medio del cual se regula la prestación de los servicios aéreos en Colombia y se dictan otras disposiciones. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1460 de 2023**

Ponente: honorable Senador *Álex Xavier Flórez Hernández*.

2. **Proyecto de Ley número 325 de 2023 Senado, 122 de 2022 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la mudanza folclórica, actividad que nace y se desarrolla en el marco del festival de la paletilla en el municipio de becerril del departamento del cesar y se dictan otras disposiciones. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1454 de 2023**

Ponente: honorable Senadora *Sandra Yaneth Jaimes Cruz*.

- 3 **Proyecto de Ley número 112 de 2023 Senado, por la cual se impulsa el turismo en Colombia, se implementan mecanismos para promover el sector y se dictan otras disposiciones, Colombia Potencia Mundial del Turismo. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1457 de 2023**

Ponente: honorable Senador *Julio Alberto Elías Vidal*.

4. **Proyecto de Ley número 31 de 2023 Senado, por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1514 de 2023**

Ponente: honorable Senador *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado*.

5. **Proyecto de Ley número 29 de 2023 Senado, por medio de la cual se incentiva a las instituciones educativas a la creación de la cátedra anticorrupción para la educación media y se dictan otras disposiciones”. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1572 de 2023**

Ponente: honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

6. Proyecto de Ley número 343 de 2023 Senado, número 209 de 2022 Cámara, por medio de la cual se establece la canasta básica de cultura en el país. Publicada en la Gaceta del Congreso número 1605 de 2023.

Ponente: honorable Senadora *Soledad Tamayo Tamayo*.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.

El Vicepresidente,

Julio Alberto Elías Vidal.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

Señor Presidente hemos dado lectura al Orden del Día establecido, en este momento señor Presidente, al no existir por el momento quórum para la aprobación del Orden del Día, pero hay quórum deliberatorio, podemos continuar con la sesión, señor Presidente, como usted lo determine.

Señor Presidente, también está presente adicionalmente el alcalde de Sonsón electo, el doctor Juan Diego Zuluaga.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Secretario, bienvenido señor alcalde a la Comisión Sexta; quiero darle la bienvenida a la doctora María Constanza García Viceministra, hoy Ministra encargada del Ministerio de Transporte; bienvenido doctor Mario Alberto Ortiz, director de Seguridad Nacional; al Viceministro Iván Daniel Jaramillo, Viceministro de Empleo y Pensiones, bienvenido a la Comisión Sexta. a la Agencia Nacional de Infraestructura, a la Presidenta la doctora Carolina Barbanti, bienvenida a esta Comisión; a nuestra directora del Invías la doctora Mercedes Elena Gómez, bienvenida a la Comisión Sexta; a la Agencia de Seguridad Vial que no veo acá todavía la directora; a la Dirección de Tránsito y Transporte, al coronel subdirector de esta entidad Diego Mauricio Córdoba Rojas, bienvenido nuevamente querido coronel; a la Contraloría General de la República, a la delegada Marta Marlene Sosa, Directora de Estudios Sectoriales de la Contraloría delegada; a la Procuraduría General de la Nación, la doctora delegada Erika Dianne Wolffhugel, Asesora de la Procuraduría Delegada Preventiva y Control de Gestión.

Bien, muchísimas gracias por atender este llamado Cumpliendo con este deber constitucional, querido Senador Esteban acá estamos en el debate que usted ha citado mediante una proposición y que fue aprobado en la Comisión, en esta Comisión. Si quiere, Senador, le damos primero la palabra a usted y luego a cada uno de los funcionarios presentes.

Tiene usted la palabra Senador Esteban. ¿Cuánto tiempo más o menos necesita?

Listo, 30 minutos Senador Esteban.

Tiene usted la palabra

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno Presidente, muchísimas gracias a todos ustedes por la asistencia del día de hoy, a mis compañeros, a quienes hoy me acompañan, espero que los otros compañeros pues hagan presencia en la medida que vaya avanzando el debate. Un saludo muy especial para el doctor Guido Echeverry, quien creo que de todos es a quien más le interesa este debate de Control Político porque vamos a tocar también temas de su tierra, del departamento de Caldas; un saludo muy especial para usted Presidente, agradecerle infinitamente por ser garante de los derechos que tiene la oposición en esta Célula Legislativa, de verdad que como único miembro de la oposición de 13 Senadores, soy el único miembro de la oposición, he sentido todas las garantías por parte suya y hoy se hace efectivo esas garantías mediante la herramienta del Estatuto de Oposición para el debate de Control Político. Muchas gracias Presidente Gustavo y agradecerles a todos los funcionarios que hoy nos acompañan.

Por qué de pronto a ustedes les extraña un poco la exclusión de algunos citados y algunos Ministros; lo que pasa es que este debate de Control Político antes era una Audiencia Pública, una Audiencia Pública que fue propuesta en proposición en Plenaria de Senado por todos los Senadores antioqueños, absolutamente todos; sin embargo, esa Audiencia Pública tuvo una fecha y lastimosamente todos los Ministros cancelaron su asistencia a esa Audiencia Pública. No me queda entonces otro camino que hacer el debate de Control Político y por eso excluí a los demás citados porque, con todo respeto, pues si no fueron a la Audiencia Pública, también me habían dicho algunos que no podían asistir al debate de Control Político, teniendo la obligación de hacerlo, entonces para mí era muy difícil dejar de hacer el debate porque ya nosotros salimos a receso legislativo y por eso entonces el debate de Control Político se va a centrar, sobre todo, en el Ministerio de Transporte, en el Ministerio de Defensa de quien entiendo la excusa del Ministro, que fue el único de todo de todos los Ministros con el cual me pude comunicar, que no podía, incluso me manifestó que por qué no lo hacíamos dentro de 8 días, pero ya salíamos a receso legislativo, estaríamos en Plenaria del Senado y obviamente también al Ministerio del Trabajo.

Decirles a todos ustedes que hoy tampoco se encuentra el Ministro de Transporte, pero para claridad de la comunidad y del país, la Ministra de Transporte hace hoy o está en todas las funciones como Ministra encargada, es decir, este debate tiene Ministro.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Senador Esteban, lo voy a interrumpir un momento para por favor Secretario para aprobar el Orden del Día de hoy que ya hay quórum por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Presidente confirmó la presencia de Echeverry Piedrahíta Guido, Guevara Villabón Carlos Eduardo. En este momento hay 7 honorables Senadores señor Presidente. Ya dimos lectura al Orden del Día, vamos a dar llamado nominal para su aprobación.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Someta a aprobación el Orden del Día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	Sí
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elias Vidal Julio Alberto	
Flórez Hernández Alex Xavier		Flórez Porras Pedro Hernando	
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	
Trujillo González Carlos Andrés			
		Votos Favorables	6
		Total, Votos	6

Presidente, doctor Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Tiene la palabra Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias Presidente, también darle un saludo muy especial a mi compañero, doctor Óscar Darío Pérez, Representante a la Cámara, Centro Democrático, con quien también preparamos este debate y que obviamente pues con la venia de ustedes, para que ahorita lo dejen intervenir frente a este tema tan importante para Colombia.

Bueno, entonces sin más preámbulos, decir que este debate tiene Ministro de Transporte, no es que lo hayan delegado, sino que la Ministra está en propiedad como encargada de la cartera, por eso entonces procedimos a que el debate se hiciera el día de hoy, agradecerle pues su presencia Ministra.

¿Por qué se da este debate de Control Político? Este debate de Control Político además de ser una herramienta del Estatuto de Oposición, se da por diferentes razones, pero la principal de ellas es, reuniones que hemos tenido de nuestro partido, el Centro Democrático con el gremio transportador. El gremio transportador, a quien también saludo, a varios transportadores ya que sé que se encuentran acá con nosotros, el alcalde Juan Diego Zuluaga del municipio de Sonsón, el gremio transportador nos ha entregado una serie de, por decirlo así, de inquietudes que hoy tienen frente a lo que tiene que ver con el sistema de transporte, con todo lo

que esta cartera del Ministerio de Transporte, en las diferentes medidas que ha tomado cree en ellos y los afecta; entonces este debate se da sobre todo para que ustedes nos den una explicación sobre el estado de la infraestructura vial y mantenimiento y conservación de la estructura vial en el país.

Hay un tema importante que es el sobrecosto del combustible, tráfico de contrabando de gasolina, el incremento de los peajes, los peajes ilegales, las concesiones viales frente a anuncios que ha hecho el Gobierno nacional mediante los medios de comunicación que dejan un sinsabor en todo el país, que dejan un sinsabor también para los mandatarios locales; qué es lo que ustedes están pensando sobre las concesiones viales, es cierto que se va a hacer una reestructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura, es cierto que van a dejar de existir las concesiones viales, no se va a cumplir entonces con los contratos que se tienen establecidos y que hoy están en ejecución; saben ustedes que si no se cumplen, entonces acarrearía eso a múltiples demandas; todos estos temas que nos tienen tan angustiados a nosotros los colombianos. La conectividad de los territorios, los planes de descongestión e interconexión, un tema fundamental, el orden público y los planes de seguridad. Los colombianos no aguantan más que los paren en las carreteras, no solamente lo más horrible que es ya que el delito del secuestro ha aumentado significativamente, sino que también, incluso, los transportadores por ejemplo de carga, ven en esta situación perder sus recursos porque les queman sus camiones, se les atraviesan, los bloqueos, qué es lo que está haciendo este Gobierno nacional frente a este tema. Hablar de los proyectos importantes como de los proyectos de 4G, Pacífico 1, Pacífico 2, Pacífico 3, Túnel del Toyo. También un tema fundamental que queremos conocer es, como lo dije ahorita, el bloqueo de esas vías coronel, qué es lo que está pasando con el bloqueo de las vías, cuáles son las soluciones que ustedes tienen al respecto porque esa es la principal preocupación de los transportadores en este momento. Sabemos, entonces, que todas estas circunstancias nos dan para tener como de importancia fundamental este debate de Control Político.

El transporte de carga, el 90% de la carga en Colombia se moviliza a través de vía terrestre, la participación que hace este sector del transporte a la actividad económica es del 5% en el PIB y este sector de transporte incide en un 100% sobre cualquier otro sector porque es transversal, por eso es que aquí tenemos tantos funcionarios del Gobierno nacional para que respondan las preguntas. Hay una alta concentración de la carga por vía terrestre como ya lo había dicho; para el 2023 se incrementan los costos logísticos provocado por un efecto de la inflación pues a nivel mundial, pero que además de eso, se venía agravando también por todo lo que pudimos ver nosotros en el 2021, con lo que fue este estallido social con los diferentes bloqueos que también hemos manifestado; además

de eso, la mala calidad del estado de la vía que afecta la eficiencia, la productividad, los tiempos, el costo de desplazamiento y la integridad del recurso humano querido Viceministro. Esas manifestaciones sociales, la congestión vehicular, las promesas incumplidas por los Gobiernos, no solo esto, el atraso en la infraestructura apreciada Ministra y una improvisación gubernamental muy grande frente a las soluciones que se debe tener frente a este tema, hacen que este debate cobre gran importancia y que además sea una reiterada solicitud del gremio transportador.

Hay unos datos claves, el estallido social del año 2021 tiene cierres constantes en vías tan importantes como la Panamericana, la ruta del sol, la vía a Urabá, Pereira-Medellín, Medellín-Quibdó, esto ha hecho que de pronto Colombia haya tenido un impacto y los transportadores se sientan hoy en el peor de los mundos porque vienen de recuperarse de ese estallido social y ahora con las medidas que ha venido tomando el Gobierno nacional, pues no sienten por lo menos una esperanza al respecto. En el 2022 se movilizaron más de 135 millones de toneladas de mercancía, pero de alguna manera, también nos tenemos que mirar a las entidades internacionales como el Fondo Monetario Internacional donde dice lo siguiente, escuchen muy bien “en Colombia un viaje de 300 km por carretera tarda alrededor de 7 horas, mientras que en España ese mismo trayecto tardaría la mitad”, hay que preguntarnos qué es lo que está pasando. Esas causas que yo acabo de nombrar tienen también mucho que ver con muchas cosas, decisiones que ustedes han tomado como Gobierno nacional y quisiera que nos explicaran qué soluciones podríamos tomar porque esto yo creo que nos hace muy poco competitivos a nivel internacional. Esta medición, además, muestra los países con las carreteras más rápidas que son Estados Unidos, Canadá, Australia y Francia, y los países con las carreteras más lentas entre los cuales está Colombia, Bolivia y Ecuador, apreciado Senador Robert. Esto, como lo dije, impacta directamente a la competitividad logística y al comercio exterior de Colombia, por eso es que también estaba llamado el Ministro de Comercio, pero bueno, yo creo que con ustedes nos pueden responder muchas de estas preguntas.

Hay unos aspectos muy importantes de impacto para el camionerismo nacional en el 2023; uno de ellos, que yo creo que ahorita de pronto nos lo ayuda a exponer un poco más esa preocupación el doctor Óscar Darío Pérez que sabe mucho sobre ese tema, si se puede, y es el aumento en los precios de los combustibles que impacta de una manera drástica acerca del 30% del parque automotor de transporte, ¿por qué? porque esto inmediatamente ocasiona un alza en los fletes y además de eso, hay una afectación provocada por el estado de las vías, que sigo reiterando este tema, los más perjudicados frente a esto, sin duda alguna, son los transportadores de última milla, pues aquí les llegan todos los sobrecostos y se ven obligados a

aumentar los precios de sus servicios. Si el aumento del combustible perjudica las operaciones del transporte, imagínense cuando se aumente el ACPM, en ese anuncio que está dando el Gobierno nacional que será para febrero, el sector yo creo que podría ir a la quiebra porque le tocaría aumentar las tarifas, hablando con los transportadores, nos cuentan casi en un 30% en todo el país. A esto se le suma el también anuncio del aumento de los peajes, esto obligaría a aumentar el flete lo cual ocasionaría, doctor Guido, la pérdida de competitividad en el sector y desaceleraría el PIB. Esto fuera normal o entendible, queridos Senadores y Gobierno nacional, si ustedes en campaña no hubieran dicho que iban a rebajar los peajes, una promesa de campaña; y dos, que no iba a subir el precio de la gasolina, pero nosotros no podemos seguir aguantando, con todo respeto, los populismos en la campaña política sabiendo que una cosa es campaña y otra cosa es gobernar y eso es lo que insistíamos nosotros cuando el Presidente Petro estaba de candidato, que no todo lo que estaba prometiendo iba a ser capaz de cumplirlo, estas son dos promesas incumplidas de campaña. Y, no quiere decir con esto que yo estoy de acuerdo con que se eliminen los peajes, pero sí ustedes prometieron que no se iba a elevar el costo de los peajes, yo lo que creo es que hay que hacer una modificación a la ley para que los peajes, el recaudo, el dinero que se recauda por los peajes sea invertido en la zona donde están los peajes, eso es importante, pero no que se elimine; pero tampoco podemos estar de acuerdo con que ustedes normalmente, como si nada, pues incumplan promesas de campaña con las cuales los eligieron.

Frente al tema de la seguridad, coronel, hay nueve fenómenos relacionados de manera directa con la actividad transportadora en el país que los afecta, cómo ustedes los han ayudado y cómo piensan ayudar porque es que no vemos de alguna manera una luz, es el tema de los homicidios, de los hinchas de los equipos de fútbol, las barras bravas, los caminantes, los migrantes, los bloqueos, el hurto a la carga, el hurto a los pasajeros, incidencia de grupos armados, esto es, cada día lo vemos en las noticias que va creciendo mucho más y la extorsión.

Hay unos datos claves sobre el tema de seguridad. Solo en el mes de julio se presentaron 400 bloqueos, en el mes de julio, en las vías de Antioquia, Cauca, Nariño, Valle del Cauca, Arauca y Chocó se han presentado constantes cierres, incremento en la inseguridad. Se han presentado 156 actos terroristas según cifras a Julio de 2023, 71 en zona rural, o sea, el 45% y 85 es zona urbana, 55%; 44% de esos ataques fueron con carros bombas o explosivos, eso es un tema supremamente grave. Antioquia tiene el 39%, Norte de Santander el 10, Guaviare el 7%, Valle del Cauca el 5, Arauca el 4.4, Meta el 3.8 y Cesar el 2.5; 7.630 homicidios registrados por Ministerio de Defensa e Indepaz y el observatorio de delitos de la Policía; 180 secuestros queridos amigos, qué vamos a hacer nosotros con este flagelo; 219.014 hurtos, 5.751 extorsiones; y vuelvo e insisto, 654 bloqueos

a un mes más avanzado porque ahorita hablábamos de Julio. Los departamentos más afectados son Valle del Cauca, Cesar, Cundinamarca, Antioquia y Atlántico. Crímenes del ELN 2002-2022, se han registrado por el Ministerio de Defensa 405 eventos, 153 por voladuras de puentes y vías y la Fiscalía General de la Nación registra investigaciones por estos actos terroristas de la siguiente manera: 300 en el Norte de Santander, 217 en Arauca y 73 en Antioquia. Esta sería la primera parte de mi intervención en lo que tiene que ver con el transporte, con el sector transporte, con los transportadores, con estas situaciones que ameritan una solución inmediata y que yo creo que ustedes, coronel, Ministra, Viceministros, directores, ustedes pues han entendido que hay suficientes causas que yo acá expongo frente a las cuales ustedes pueden o no estar de acuerdo, pero lo que sí necesitamos es que nos den respuesta si es cierto, si no es cierto, y de ser cierto qué es lo que ustedes como Gobierno nacional pretenden hacer al respecto. primera parte de la intervención.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Secretario. Qué pena otra vez Senador Esteban.

El Secretario, doctora Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Vamos a aprobar el Orden del Día con la autorización del señor Presidente.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	Sí
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elias Vidal Julio Alberto	
Flórez Hernández Alex Xavier		Flórez Porras Pedro Hernando	
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	
Trujillo González Carlos Andrés	Sí		
		Votos Favorables	7
		Total, Votos	7

Aprobado el Orden del Día señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Secretario, Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno, el segundo elemento o la segunda parte de mi debate va sobre todo dirigido a la cartera de Transporte, a lo que tiene que ver sobre todo con la Ministra y con la Agencia Nacional de Infraestructura y tiene que ver con las vías de las concesiones 4G. Hay unos datos interesantes frente a este tema que ustedes conocen muy bien; en las vías de las concesiones de las 4G hay un 94% de avance en la ejecución, estas vías han generado, apreciado Viceministro, 22.677 empleos y se destacan entre estas vías porque pues el tiempo no nos alcanza para tomar una a una, pero se destacan en estas vías lo que son las vías de Pacífico 1, Pacífico 2 y Pacífico 3. Pacífico uno tiene situaciones pendientes para tratar de que llegue a culminar, como lo podemos decir en todos esos temas de ejecución, esos temas pendientes usted los

conoce muy bien apreciada Ministra, son obras de estabilización en la ...definir y ejecutar, financiar 3.2 km que está a cargo del Invías, doctora Carolina, perdón, ¿quién está por parte del Invías?, la doctora Mercedes, perdón, sí, perdón, la primera, llegó muy puntual; doctora Mercedes, definir y ejecutar, financiar 3.2 km de Invías distribuidos entre Cuatro Palos y el municipio Amagá, ampliación del peaje Amagá, puesta en operación de la doble calzada entre intercambiador Titiribí y Camilo C y definir y ejecutar el intercambiador vial del sector Primavera Pacífico 2, la Troncal de Occidente es uno de los ejes viales más importantes del departamento de Antioquia y del país y es la principal vía de acceso entre la ciudad de Cali, la ciudad de Medellín, finalizando con la ciudad de Barranquilla. Si nos vamos para Pacífico 3, presenta unas dificultades grandes en la unidad funcional entre La Felisa, La Pintada ya que es una vía muy estrecha que ha ocasionado estas dificultades, apreciados Senador Guido. Se deben efectuar, doctora Sandra, Senadora, gestiones prediales, sociales importantes liberando 117 predios y 566 mejoras en el sector. Se debe sanear la interferencia del oleoducto entre Medellín-Cartago, es una delicada red que transporta combustible e interfiere con la vía en más de 15 km, debe haber una solución al respecto. Y, lastimosamente tenemos que decir que no se logró la finalización de las actuaciones en jurisdicción del departamento de Antioquia, que tenía prometido para el mes de diciembre de 2023, todo esto pues por la complejidad de la ejecución y la magnitud de las intervenciones.

Nosotros podíamos hacer un recuento acá, Ministra, de cada una de las vías de las 4G, pero ustedes las tienen supremamente claras, lo que queremos hacer es reiterar una solicitud muy importante que le venimos haciendo, sobre todo los Congresistas, Senadores y Representantes de la Cámara de la bancada antioqueña, tuvimos la oportunidad de tener esa reunión con el Ministro de Transporte a instancias del Senador Juan Felipe Lemos en la Comisión Cuarta, en donde se quedaron con unos compromisos importantes por parte de ustedes; yo necesito, con el respeto que se merecen, que ustedes me digan en qué van esos compromisos; se hicieron unas mesas técnicas, cuáles son las soluciones que se dieron en esas mesas técnicas, es de lo más importante que puede tener este debate. 2.6 billones de pesos son necesarios para estos tres proyectos, financiación de Pacífico 1 sobre todo, financiación para la terminación del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri tramo 1 y 2, y La Seca.

Los esfuerzos presupuestales para 2024 para las tres obras, que nosotros creemos, deben hacerse en lo siguiente; ya lo decía ahorita, pero es muy importante que ustedes tengan claridad; la solución definitiva del Sinifaná, eso es importante; tema de primavera y los 3.2 km que están en calzada sencilla de Amagá hacia Caldas y financiar un pedazo del tramo dos del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri que es el que está construyendo Invías, que está

entre El túnel cero - Túnel 10 de la ruta que estamos nosotros hablando.

Concluyo este aspecto con lo siguiente: se debe solucionar con urgencias las obras que tienen riesgo de quedar como elefantes blancos o, que, de no solucionarse, podría paralizar incluso las otras que vienen ejecutándose, es por eso que se debe concretar específicamente, Ministra, Pacífico 1 es necesario para que opere la conexión al suroccidente del país y el tramo dos del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri. La gobernación se ha encargado del tramo 1 y en diciembre quedaría listo, según información que nos da el Gobierno departamental, en un 90%; pero el tramo dos tiene un retraso de casi un año. Es decir, que de los 2.6 billones de pesos, se solicita al Gobierno nacional que deje en flujo de caja 395.000 millones de pesos para el 2024 y se puedan iniciar estas obras. Pero eso es una petición, Ministra, que nosotros hicimos antes de la aprobación del presupuesto nacional y que desafortunadamente el Gobierno nacional no quiso atender a esta solicitud y no ingresó los 395.000 millones de pesos que se pidieron para terminar estas obras.

Yo creo que esto es injusto para Antioquia y no solo para Antioquia sino para el país porque es que son obras que conectan a Antioquia con el resto del país. Cómo nos van a decir ustedes que no tienen 395.000 millones de pesos para incluirlos en el presupuesto nacional, con unas obras que tienen una ejecución, como lo decía ahorita, del 94%, un avance en la ejecución; cómo ustedes no le dieron al departamento de Antioquia, una solicitud de todos los Congresistas del departamento de Antioquia, por qué no incluyeron esos 395.000 millones de pesos, nos dijeron que iban a hacer una mesa técnica entre algunos Congresistas y el Ministerio, en qué quedó esa mesa técnica, llegamos al debate del presupuesto y no había voluntad por parte del Gobierno nacional para tener esos 395.000 millones de pesos, pero se nos dicen que lo van a hacer mediante vigencias futuras, que se lo va a hacer mediante adición presupuestal, nosotros necesitamos saber si eso es cierto, en qué se quedó ese compromiso, cómo van a solucionar el tema y cómo van a ingresar 395.000 millones de pesos para terminar estas vías. Ya no se hizo mediante el presupuesto nacional, cómo ustedes lo piensan hacer porque es una solución que debe hacerse inmediatamente, Ministra, y que es una petición generalizada por parte de todas las fuerzas políticas, sociales, económicas del departamento de Antioquia. Así entonces son esas dos preguntas, qué tiene pensado si no se incluyó en el presupuesto nacional hacer y qué mecanismos jurídicos y financieros tienen pensados para cumplir con esta petición.

Esa presentación que acabo de hacer tiene un subcapítulo muy importante que es el Túnel del Toyo Guillermo Gaviria Echeverri, muy importante para que ustedes lo conozcan apreciados Senadores. El Túnel del Toyo, el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri es el túnel carretero más largo de América, 36.67 km en dos tramos, 18 túneles, 30

puentes, 4 falsos túneles, 12.5 km de vías a cielo abierto. El tramo 1 de este túnel, una longitud de 18 km, excavaciones de siete túneles sobre esta vía, por decirlo así, puentes 17, vías a cielo abierto 4.4 km de vías a cielo abierto. Todos los túneles de este primer tramo, como lo decía ahorita, completamente excavados y en proceso de revestimiento y pavimentación. El tramo 2, que está siendo ejecutado por Invías, una longitud de 19.4, excavación de 11 túneles, puentes 13, vías a cielo abierto 12.3 km de vías a cielo abierto; éste particularmente es el que se le pide ayuda al Gobierno nacional, Ministra, como lo dije ahorita.

El objetivo, la construcción del Túnel del Toyo ¿por qué es importante? porque conecta nada más y nada menos a Medellín con el mar de Antioquia, Antioquia tiene mar, Murabá y los va a conectar entonces con el mar a las personas que vivimos, por ejemplo, en el oriente o en Medellín; reduciría el tiempo de viaje a Urabá aproximadamente en 4 horas y media. A la fecha está el 97% del proyecto completo y bueno, datos generales, se han excavado aproximadamente 1.4 millones de metros cúbicos de tierra y roca y la última voladora a la excavación del Túnel Guillermo Gaviria se realizó viernes 6 de octubre de 2023 a 900 metros de profundidad. El tramo 1 es de 735.405 millones, aportes del Gobierno departamental 100.000 millones, venta de flujos futuros de peajes 400.000 millones; y lo que se necesita del Gobierno nacional, deberían aportar 265.405 millones de esos 395.000 millones que se están pidiendo. Tramo 2, 450.000 millones, Gobierno nacional 450.000 millones.

Termino entonces esta segunda parte de mi intervención y paso con la tercera y última parte de mi intervención, apreciada Ministra. No solo entonces estamos hablando acá de las vías de la 4G concesionadas, sino que también nos preocupan, con esos diferentes anuncios que ustedes hacen, yo no sé si son anuncios formales, si es que los medios de comunicación los chivean, si los medios de comunicación no están diciendo la verdad, pero para eso es este debate, para que ustedes nos lo digan, después de los anuncios que se dicen que van a reestructurar la ANI, que van a pasar las concesiones a diferentes instituciones, que se van a acabar las concesiones, no solamente nos entra angustia a nosotros de las vías concesionadas, nos entra angustia también entonces, apreciada doctora Carolina, de qué va a pasar con las otras vías y las vías que de alguna manera están conectando y que necesitan los municipios en el departamento de Antioquia y en todos los departamentos de Colombia, apreciado Senador Guido. Por eso una vía importante es la vía La Unión, municipio de La Unión - municipio de Sonsón y ya me voy acercando a usted doctor Guido en lo que sigue. Estos dos municipios son municipios, en este tema vamos a tratar lo que es la ejecución debido a La Unión y el CONPES vía el renacimiento, en el cual yo creo que el doctor Óscar Darío Pérez es un experto frente al tema y ahorita nos contará; además de ser experto,

lo que le ha tocado gestionar, lo que le ha tocado ayudar y lo que realmente él cree que se debe hacer en ese sentido.

Dónde está Sonsón, dónde está La Unión, en el oriente antioqueño. El oriente antioqueño está dividido en cuatro subregiones, estas cuatro subregiones, una de ellas es la región de páramo y en la región de páramo están los municipios de Sonsón, Nariño, Argelia, Abejorral y esta vía coge un municipio que es un municipio del altiplano que es el municipio de La Unión, queda después de La Ceja, entonces sería, por decirlo así, Medellín-Rionegro, La Ceja o Medellín-El Retiro-La Ceja-La Unión-Sonsón-Abejorral, más adelante Nariño-Argelia, entonces quedaría aparte, el altiplano parte de la región de páramo, es una región donde el municipio más extenso pues de esta región es, del suroriente antioqueño es, sin duda alguna, el municipio de Sonsón y que posee todos los pisos térmicos y además posee un páramo ¿cierto? Tiene una importancia económica destinada sobre todo a lo que es la actividad agrícola y últimamente, apreciado alcalde –y usted yo sé que lo va a potencializar mucho–, pues están viendo que han crecido sectores asociados con el comercio y el turismo. Las comisiones climáticas han permitido que haya gran diversidad en la oferta ambiental y que se hayan establecido sistemas productivos tanto de clima cálido como de clima medio y como de clima frío en el municipio, sobre todo, de Sonsón.

El municipio de Sonsón, en este caso, podemos decir que tiene 40 rubros productivos, los 40 rubros productivos de mayor extensión, entre ellos está la ganadería, el cultivo de aguacate y el café y tiene 11 potenciales exportables como es el aguacate, el limón Tahití, el café, la gulupa, la uchuva, la granadilla, los higos; flores como las hortensias, la maracuyá, las hortalizas y la abadonas... 56.714 toneladas por año entre estos 11 potenciales exportables equivalentes a 460.000 millones de pesos; los países a donde más exporta son Países Bajos, Estados Unidos, Centroamérica, Francia, Alemania y Corea del Sur; y los otros 29 rubros, que son 94.020 toneladas pues una producción estimada que se comercializa en las principales plazas de abastos del departamento de Antioquia, sobre todo; Sonsón, pero sobre todo la zona de páramos, podemos decirlo apreciado doctor Óscar Darío, que es una, creo yo la más importante despensa agrícola departamental y una de las despensas agrícolas más importantes de Colombia.

Y ustedes dirán, 83.5 de la economía local está en torno a la actividad agropecuaria, permitiendo que la economía campesina sea sólida y sustentable. Y ustedes dirán el por qué yo estoy hablando sobre esta actividad agrícola y esta despensa agrícola para el departamento y para el país de esta zona de páramos y qué tiene que ver con las vías, pues muchísimo cierto, muchísimo porque los campesinos necesitan sacar sus productos, creo que es donde más se necesitan las vías y más con el enfoque que le está dando el Gobierno nacional al respecto. Pero antes de eso quisiera, ¿aquí va el testimonio o no? ¿todavía

no? me dice...tiene una topografía montañosa, dentro de las que se encuentran muchos accidentes orográficos, ahí hay bastante, Las Cuchillas de Chamus San Lorenzo, Santa Rosa, La Vieja, Capiro, Los Altos del Caño, El Pañuelo, La osa y todo ese relieve corresponde a la cordillera Central donde se destaca el páramo de Sonsón. Esta vía que nosotros estamos viendo ayuda también a conectar a Sonsón con la vía del renacimiento, la vía La Unión-Sonsón-Nariño, departamento de Caldas Senador Guido. Pero antes de pasar a la vía El Renacimiento, tenemos que saber que la vía ante La Unión-Sonsón, si no estoy mal, la opera el consorcio y La Unión CIA e INGECON S.A.S, en el marco del contrato 1682 del 30 de diciembre del 2022, es el encargado de la vía de La Unión-Sonsón. Como dije, es de gran importancia porque sirve de conexión entre las diferentes red primaria y secundarias, aquí hay demasiadas también vías terciarias, el municipio de Sonsón es un municipio muy extenso, muy extenso, de los municipios más grandes que tiene el país y el departamento de Antioquia, limita también con el Magdalena medio, limita con la autopista Medellín-Bogotá, allá con Puerto Triunfo, con toda esta zona. Y estas vías no tienen una buena condición para garantizar una adecuada movilización de los productos, por eso es que se hace necesario traer a debate esta vía tan importante que necesita de ayuda del Gobierno nacional para su mantenimiento. El tramo de es un tramo de gran influencia agrícola, ganadera, como lo dije, por esta vía es que los campesinos y empresarios sacan sus productos hacia la capital antioqueña como son la papa capiera, papa criolla, las fresas, la cebolla de rama, la zanahorias e incluso algunos productos como la flor, hortensias y los aguacates, Sonsón se está convirtiendo en una potencia bien importante en lo que es con el tema de aguacates y le serviría muchísimo si es la vía El Renacimiento para conectarse con Caldas, además que tendríamos el Aeropuerto Internacional José María Córdoba en ese sentido.

¿Cuál es la problemática?, la problemática, esta vía cuenta con 56 km de los cuales, doctora Ministra, 17 km están en muy mal estado, tiene una descomposición de...ustedes lo entenderán mejor, yo trataré de explicarlos, pero pues cómo le va a explicar un político a un técnico, ustedes lo van a entender mejor, pero tiene descomposición de la capa de rodadura, que es un tratamiento superficial no muy espeso ya que es menor a los 4 cm, según lo que he consultado, conformados por una mezcla de agregados de petróleo y asfalto. Además de eso, hay una saturación de los filtros, razón por la cual, esto es muy importante que ustedes lo sepan, el agua vuelve a permear cuando se hacen parcheos ¿Y por qué? Porque gracias a una gestión del Gobierno nacional, del Presidente Iván Duque con ayuda del doctor Óscar Darío Pérez, mi persona, se llevaron allá unos recursos importantes por parte del Gobierno nacional y realmente se invirtieron más de 3.500 millones de pesos, creo yo que fue así, y ya esa solución que se supone se hizo ya está mal, o sea, ya la había ya volvió a su cauce por todo esto que

estamos nosotros hablando, quedaron totalmente destruidos y por eso también nosotros estamos poniendo este tema en este debate.

Tenemos que saber que años atrás, el conflicto armado, desde los años 80 hasta el 2008 cuando se desmovilizaron el frente 47 de las FARC gracias a la política de seguridad democrática del Presidente Uribe, ésta era, por no decir, la zona más insegura y violenta de Colombia, para que ustedes sepan Ministra, aquí era donde Karina, alias Karina jugaba con la cabeza de los niños muertos, es que nosotros tenemos una deuda histórica con esta región, apreciado Senador Guido, que es también su región porque comunica con el departamento de Caldas y no me equivoco en decir que puede ser la zona más sangrienta de Antioquia y de Colombia en su momento; gracias a la seguridad democrática del Presidente Uribe logramos y podemos llegar allá otra vez al territorio, disfrutar de sus paisajes, del turismo, como lo que es los termales en el municipio de Nariño y muchas otras cosas como el páramo de Sonsón.

En los tramos de reparcho que se han intervenido, se ha vuelto a perforar la vida como lo dije ahorita, deteriorar porque no se ha hecho el tratamiento de los filtros y los sistemas de drenaje y filtración de agua. Esto es bien importante porque se han vuelto a deteriorar. La vía se encuentra incluida en el plan anual de adquisiciones con un valor, óigase bien, de 2.724 millones para mantenimiento, reparación de infraestructura, pavimentación y construcción de tránsito masivo. Ustedes saben más de esto que yo, dicho valor es insuficiente para una vía con 57 km, para un mantenimiento 2.724 millones para hacer todo lo que estructuralmente debe hacerse que no solamente es la pavimentación, sino todo este tipo de cosas de la filtración que nos deja que la vía vuelva a deteriorarse y yo creo que el valor de asfalto, como dice, para reparaciones es de 2.444 mil pesos por tonelada y tenemos una vía de 56 km de los cuales 17 están en pésimo estado. Esto amerita una intervención urgente y un presupuesto que no debe corresponder a 2.724 millones, o sea, yo creo que esa no debe ser la respuesta que nos deba dar el Gobierno nacional frente a lo que se va a hacer con este mantenimiento.

Termino con este tema y es la vía del renacimiento, entonces ustedes me podrán decir, ¿pero la vía del renacimiento no es lo mismo? esa es una pregunta que les quiero hacer a ustedes, para el Gobierno es lo mismo o no es lo mismo. Si quiere escuchamos, por favor...

(Video)

Para mí lo más importante es la movilización de los productos agropecuarios que movemos los campesinos, la movilización turística, los turistas para la vía a termales Brisas del Sol, en fin, en pocas palabras es vía y es vida. El estado está prácticamente malísimo y es que pues esa vía, yo llevo 10 años para allá y esa vía ha estado así, partes buenas y partes malas, no le han metido de

manera que se debe. Es importante en la vía Sonsón - La Unión porque esto nos genera mucho desarrollo para todos los productos, para los turistas, para toda la comunidad sonsoneña que esperamos toda la vida el mantenimiento de esta vía.

Bueno, frente al tema de la vía del Renacimiento, antecedentes importantes, ustedes saben que, a comienzos del siglo XX, en Sonsón se presentaba un dinamismo económico bastante grande y era una de las principales ciudades del departamento de Antioquia. La ruta del Renacimiento fue la ruta de la colonización antioqueña debido a que fue por esta vía por la cual llegaban los primeros pobladores del departamento de Caldas. Es de suma importancia la ruta del Renacimiento porque antes era la ruta que comunicaba a la ciudad de Medellín con la ciudad de Bogotá, sin embargo, luego de la construcción de la autopista Medellín-Bogotá porque realmente pues se empezó a observar otra subregión con un mayor crecimiento económico que fue la subregión del altiplano en el oriente antioqueño, se dio entonces la decisión de hacer la vía autopista Medellín-Bogotá y una vez se hizo esta vía de la autopista Medellín-Bogotá pues Sonsón, el municipio de Sonsón que era la segunda ciudad más importante de Antioquia, pasó a estar en el olvido, pasó a estar mejor dicho en el abandono, en un retroceso muy grande en las dinámicas de desarrollo territorial. No obstante, esta subregión clama porque se vuelva a tener una intervención en esta vía y podamos tener una vía transitable, con buenas medidas y como también esperan muchas otras cosas, la ruta del Renacimiento, el proyecto en navegabilidad del río Magdalena, la ruta del Sol y la reactivación férrea, que el Presidente Petro pues tanto le ha apostado. Este eje vial garantizará el intercambio de saberes ancestrales y el resurgimiento de la idiosincrasia entre Antioquia y el departamento de Caldas. Permite temas de agroturismo bien importante en municipios como Argelia, Nariño, Sonsón, el páramo de Sonsón, los Termales de Nariño, el río de Samaná, al Parque Nacional de Florencia Caldas, Cañón del Manso, el río La Miel, el Embalse de Amarú, Norcacia, Norcasia, entre otros.

Hay una problemática y es que lamentablemente, la problemática consiste en que lamentablemente la carretera fue terminada de construir con especificaciones técnicas muy deficientes, no aptas para la topografía montañosa, lo que se ha venido entonces y con el nacimiento de la autopista Medellín-Bogotá, pues se le ha puesto mayores ojos a lo que es otras vías, entre ellas la autopista Medellín-Bogotá que a esta vía. Actualmente se quiere que esta vía vuelva a ser protagonista en materia de movilidad dado que conecta troncales nacionales como la del Cauca, la del Magdalena, la Ruta del Sol con Pacífico 3; y se busca, además –apreciado Senador Guido–, conectar a La Dorada, Secretario, con los municipios de Victoria y Norcasia a través de Berlín, Florencia, Puente Linda y el departamento de Antioquia con los municipios de Argelia, Nariño y Sonsón conectados con Aguadas por La Mermita,

Arma y La Pintada. Es una oportunidad de oro para la conectividad, para el desarrollo de estas regiones, pero actualmente se está a la espera de la ejecución de un documento Conpes para la pavimentación y mejoramiento de estos tramos viales; ese documento Conpes va por unos recursos de 230.000 millones para la terminación de la vía El Renacimiento ¿Qué acciones se han tomado? la asamblea departamental hizo una propuesta y es para hacer efectivos esos 230.000 millones, apreciada Ministra, dicen ellos que se podría recurrir a una herramienta de vigencias futuras hasta el año 2030 con un crédito ante el Findeter avalando el documento Conpes, pero que tiene que ser pues como una voluntad del Gobierno nacional.

El Gobierno nacional tiene esta responsabilidad en cabeza de Invías, y además no solamente eso sino el mejoramiento de la red nacional no concesionada, es muy importante. Pues que esto lo tengan ustedes en cuenta y ustedes lo saben, pero yo quisiera que ustedes aparte de todo lo que he preguntado me respondan estas preguntas: ese Conpes cubre de la vía El Renacimiento, sí está, cómo está, lo van a utilizar, pero ¿ese Conpes cubre la vía también Unión-Sonsón? o solamente va desde el municipio de Sonsón hacia el departamento de Caldas o desde el municipio de Nariño hacia el departamento de Caldas, es decir, está dentro de la vía del Renacimiento la vía La Unión-Sonsón; cuál es el presupuesto invertido en la vía La Unión-Sonsón en los últimos 3 años; existen estudios realizados por parte del Invías que permiten identificar el presupuesto que se debe invertir para dejar la vía en óptimas condiciones Unión-Sonsón; cuál es el presupuesto destinado para estas vías nacionales en el Presupuesto General de 2024; existen puentes en estado crítico en estos tramos viales y qué presupuesto se ha destinado en estos tramos para la atención de emergencias de los últimos 3 años.

Apreciaba Ministra y a todos ustedes, y entonces abandonamos a Sonsón, abandonamos al suroriente, abandonamos a la zona de páramos porque nos dedicamos a vías como, por ejemplo, la autopista Medellín-Bogotá, cuando digo abandonamos no es solo ustedes, son los diferentes Gobiernos. Y resulta que cuando vamos a la vía de la autopista Medellín-Bogotá, esa sí que está peor, esa sí que tiene problemas para conectar la vía que conecta las dos ciudades más importantes de Colombia, con el respeto de ustedes Senadores, que son Bogotá y Medellín.

Santuario-Caño Alegre, por qué hablo de Santuario-Caño Alegre, porque antes de Santuario-Caño Alegre hay doble calzada antes, después de Caño Alegre hay doble calzada y es un tramo donde no tenemos doble calzada y donde realmente quienes han ido por vía terrestre a la ciudad de Medellín desde Bogotá, saben que es intransitable por no decir más esta vía, donde los municipios obviamente están desesperados porque necesitan soluciones. Este tramo entre Santuario y Caño Alegre ha tenido diferentes propuestas para su

realización, doctora Carolina, una de ellas, como se conoce, la Ruta del Agua, y más o menos decía lo siguiente esa propuesta: se prevé invertir 3.1 billones en el proyecto con una longitud de 105 km que contempla, no perdón, 3.1 billones de pesos y que los 575 km de doble calzada, perdón, no pueden ser posible en su totalidad porque desfinanciaba el proyecto; son 20 km de puentes, 7 km de túnel, 13 km en viaductos entre Santuario y Doradal, el proyecto disminuye el recorrido 35 km en un 65% en el trayecto, 35 km a cielo abierto, 65 km de vías nuevas, 55 km de rehabilitación y una faja predial de 60 metros para hacer una futura ampliación.

Esta propuesta, que es la Ruta del Agua es un proyecto de infraestructura vial que busca mejorar, como lo dije ahorita, la conexión entre Antioquia y Bogotá, entre Medellín y Bogotá. Actualmente, esta vía sin hacer este proyecto tiene, según datos que yo encuentro, usted me dirá si no es cierto, se realizan obras de parcheo y pavimentación en desarrollo de un plan tapa huecos que cursa en trámite una licitación pública por un valor cercano a 30.000 millones de pesos para tratar de recuperar la transitividad del corredor en toda su extensión. Pero es que el estado de la vía realmente es lamentable, presenta numerosos huecos, se han dañado carros, se han provocado accidentes y hay hasta árboles incluso creciendo en todas las vías, ahí a la altura de Cocorná, por ejemplo, y obviamente pues esto no ha estado exento de las críticas frente a las emergencias por fuertes lluvias que se han tenido, que no han reaccionado de la manera que debe reaccionar el Gobierno nacional.

¿Qué hará el Gobierno Petro frente a este tema? y aquí tengo unas preguntas importantes con las cuales ya sí termino. Qué tan cierto es que los recursos de los peajes, Ministra y en esto, ahorita al principio de mi intervención yo le dije a usted que yo no estaba de acuerdo con propuestas que tienen aquí en Colombia, incluso algunos Congresistas de la izquierda, y es que se acabe con los peajes y yo creo que ustedes tampoco, lo que pasa es que en campaña decían otra cosa. Lo que yo creo es que el recaudo que se haga de los peajes debe invertirse precisamente en la vía en donde están los peajes, no llevarse a esa bolsa general por todo el país; si usted paga un peaje en una vía, pues es para que esa vía esté en buenas y óptimas condiciones y yo creo que eso es lo que también está pidiendo el pueblo colombiano. Qué tan cierto, entonces Ministra, es que los recursos de los peajes que recauda en vías, en este trayecto, entre Santuario y Caño Alegre no se están invirtiendo en el mantenimiento de este corredor.

Directora también para usted; se tienen cifras de recaudo estimadas de 100.000 millones de pesos y según información que yo tengo, parece que solo se ha invertido menos de 20.000 millones de estos 100.000 millones; de ser esto cierto, yo le solicito a Invías y al Ministerio que se inviertan los 100.000 millones de ese recaudo o lo que se recauda no solo en esta vía, sino en las otras vías que tienen

obviamente los peajes. Yo creo que eso, como lo dije, eso es lo que están pidiendo los colombianos para el mantenimiento de las vías. El sector privado hace tiempo presentó la propuesta de La Ruta del Agua ante la ANI, cuál es la respuesta que se tiene de este Gobierno frente a esa propuesta del sector privado, ¿ustedes están dispuestos en hacer esa vía con los privados mediante concesiones?, sí o no?, ¿están dispuestos a hacerlas? ¿la van a hacer? si no es por privados, entonces ¿va a ser por recursos del Gobierno nacional, del Presupuesto Nacional? Esa es una respuesta que necesita la región; primero, si la van a hacer y si está en sus prioridades porque creo que sí porque está en el Plan Nacional de Desarrollo y si la van a hacer, la van a hacer con los recursos del Gobierno nacional o están dispuestos a hacerla mediante privados frente al tema de concesiones o si es cierto de que ustedes no van a seguir con el tema de las concesiones y van a acabar con las concesiones, es importante que ustedes lo clarifiquen. Y la última pregunta, hay conocimiento de una propuesta inicial, ustedes la conocieron, la que les mostré, pero hay otra en donde se establece un par vial, es decir, una vía entera para ir y otra vía para devolverse; hay dos propuestas en ese sentido, creo que hay muchas más. Quisiéramos entonces, apreciada Ministra y directora que ustedes nos ayuden frente a estas respuestas. No siendo más, quiero agradecerles dejándoles este vídeo y ya termino con mi intervención.

(VIDEO)

- *Al deslizamiento que tiene bloqueada la carretera a Medellín-Bogotá hay que sumarle el mal estado de varios trayectos de la vía. Wilson.*
- *Preocupados e indignados se encuentran conductores y habitantes del municipio de Cocorná al ver los huecos tan peligrosos en la autopista Medellín-Bogotá. ¿Quién es el responsable del mantenimiento de esta vía? el alcalde municipal Saúl Alberto Giraldo se pronunció al respecto.*
- *“La autopista Medellín-Bogotá es una de las principales vías del país, conecta las dos ciudades más importantes de Colombia. Recorrerla hoy es una operación suicida.*
- *Pues que el Gobierno le ponga más atención a la vía porque realmente todas las vías nacionales están en pésimas condiciones, pero esta está peor.*
- *Llamamos al Gobierno nacional, a Invías, para que ponga atención en esta tan importante vía e inicie labores de recuperación y que la vida de los antioqueños, que la vida de todos los ciudadanos que la transitan, que la transitamos no corra peligro. Hoy en el municipio de Cocorná, no damos abasto atendiendo accidentes permanentes que genera el deterioro de esta vía.*

- *La comunidad espera que muy pronto se inicien las obras de mejoramiento de esta autopista. Desde Cocorná Antioquia para Caracol noticias, con la cámara de Édgar Ramírez Zuluaga, les informó Wilson Castro Bernal, el periodista soy yo.*
- *Un abrazo Wilson...*

Bueno Secretario, Presidente muchísimas gracias, solo una aclaración, esa propuesta que se hizo de la Ruta del Agua es de 105 km, de los cuales doble calzada sólo iría 57.5 km en doble calzada. Muchísimas gracias señores, al Viceministro de Trabajo decirle que, pues se le enviaron las preguntas, muy importante si usted nos puede dar por lo menos claridad frente a lo que pretende este Gobierno frente al tema de seguridad social para los transportadores, esto es importante que ellos quieren escuchar lo que ustedes tienen planeado. Y a ustedes agradecerles y ojalá pues tengamos unas respuestas contundentes, claras para que la comunidad esté tranquila. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias querido Senador y citante, está pidiendo la palabra el Representante Óscar Darío Pérez, con todo el gusto querido Representante.

El honorable Representante Óscar Darío Pérez:

Muchas gracias señor Presidente, doctor Gustavo Moreno, doctor Julio Alberto Elías, señor Secretario, Senadores, Senadoras, funcionarios, coronel. Bueno, yo creo que es muy poco lo que hay para agregar en este panorámico que ha hecho el Senador Esteban Quintero, yo solamente voy a hacer muy sucintamente, como corresponde, unos énfasis en algunos de los puntos por él tocados. Tocó muy bien el tema de las 4G, tal vez ustedes se dieron cuenta, señora Viceministra, que hemos tenido varias reuniones con relación a estas vías que no solamente tienen influencia en Antioquia sino en todo el occidente colombiano en todo lo que es Caldas, Quindío, Risaralda, Valle y el sur del país, porque es acercarlos al mar con un ahorro de 4, 5, 6, 8 horas, entonces esas vías son fundamentales para la Nación.

Ya el doctor Esteban habló de la parte, digámoslo, operacional, lo fundamental que son, habló de una cifra de 350.000 millones de pesos en el presupuesto, intentamos que quedaran no solamente para lo de los recursos del Túnel del Toyo, que la gobernación ha cumplido completamente sus compromisos, y trascendimos para los Pacífico 1 con el intercambio de Primavera y pues el resto de las vías que ya están en un 95% en general concluidas, o sea, estamos *ad portas*, estamos a muy poco porcentaje de terminarlas y entregarlas a la comunidad, mientras no estén al 100%, para la comunidad no importa si están al 95, simplemente para la comunidad lo que importa es que no están terminadas. Por ser concesiones, es un aporte mixto donde el Gobierno podría contribuir con un flujo de caja menor, 350

a 500.000 millones y la diferencia sería parte de la concesión con posibilidad de negociar de pronto unos años más, etc. El Ministerio quedó, doctor Esteban, de que iban a buscar el espacio fiscal dentro de las vigencias futuras que lo permite la Ley del Plan de Desarrollo, obras que están financiadas por vigencias futuras, que tengan algún grado de retraso pueden ser en un momento dado esos recursos no apropiados o no utilizados, apropiarse para otras que vayan más avanzadas. Yo espero que eso Ministra, lo hayan evaluado y lo hayan considerado para no dar al traste con este importantísimo desarrollo.

Dentro de todo ese panorámico pues de las 4G y de la importancia que tiene el municipio de Sonsón, La Unión, se diseñó una hermandad entre el departamento de Caldas y el departamento de Antioquia, y esa hermandad considera tres vías fundamentales, tres: la primera, lo que se denomina la vía del Renacimiento que es de la que estamos hablando; esta vía del Renacimiento, tenemos que precisar muy bien cuál es el vértice de parte del departamento de Caldas que, tengo entendido, es el municipio de La Dorada, y cuál es el vértice final del departamento de Antioquia, que ahí hay una discusión si es Sonsón o es La Unión. En el Plan de Desarrollo por una proposición firmada por Esteban y por varios más, incluyéndome, determinamos que quedara que es La Unión-La Dorada.

Acaban de explicar el tramo, el corredor entre La Unión y Sonsón de 50 y punta de kilómetros dentro de los cuales hay 17 km que están en un estado crítico, entonces detengámonos ahí. Ministra, Invías recauda en Antioquia cerca de 70.000 millones de pesos al año y tenemos certificados, certificados una inversión de 30.000; tenemos unos corredores que están absolutamente deprimentes, de una situación caótica como son Llanos de Cuivá, Caucasia, El Santuario, Caño Alegre, que es la autopista, y Necoclí, Arboletes, pero entre otros, y uno de esos tramos que tiene dificultades enormes es La Unión-Sonsón que tiene 17 km en estado crítico. Entonces yo sí quisiera, frente a la primera pregunta que hizo el doctor Esteban es, cuánto de ese dinero que no se invierte en Antioquia, controvirtiendo una norma del Plan de Desarrollo, donde dijimos, los peajes, cuando hay excedentes de recaudo frente a las inversiones, se deben invertir en el departamento que los produce. Hay una norma aprobada, es una ley y aquí esa ley no se está aplicando. O sea, que es fundamental pues mirar porque es que el tramo de La Unión-Sonsón está a cargo de Invías. Entonces ¿las vías de la hermandad cuáles son? son Sonsón-La Dorada o La Unión-La Dorada.

¿Qué hay de recursos económicos de esa vía?, Caldas, el departamento de Caldas acaba de firmar un convenio con Invías, pues lo firmó ya, está firmado por 230.000 millones de pesos de vigencias futuras y se han contratado de ellos 100.000, ¿con cuál firma? una firma que llama INTRAMAC, ¿para qué? para adecuar, recuperar, pavimentar 36 km que van desde Puente Linda a La Dorada, 22 km; y 14 km de Puente Linda a Nariño. Aquí hay que ser

precisos, gobernador Guido, la idea que teníamos los que hemos impulsado esto desde hace tiempo porque es que esto no es de ahora, esto es de hace muchos Gobiernos y muchos planes de desarrollo y muchos presupuestos, era que se iniciara desde las dos puntas, tanto de Caldas como de Antioquia, eso no se ha logrado, se logró de un solo lado, no es una crítica es un hecho.

Antioquia contrató con sus propios recursos un tramo entre Nariño y Puente Linda de 1.5 km que está en ejecución en este momento. Falta 15.5 km de Nariño a Puente Linda; hoy hay 130.000 millones de pesos que no tienen una ruta de ejecución en este momento. El Gobierno de Caldas, doctor Guido, asumió unas vigencias futuras a 5 años, eso es demasiado temeroso, una vigencia futura es 10, 15 años, por lo tanto ese espacio fiscal que tenemos ahí tenemos que ejecutarlo rápidamente, es que ejecutar obras rápido tiene grandes beneficios, además de la satisfacción y la ayuda que le hacen a la sociedad por la necesidad de esas obras, tienen unos beneficios económicos enormes, no es lo mismo construir una vía en el año 2021 que hacerla en el año 2022, eso nunca será lo mismo por aquello del valor del dinero en el tiempo.

Así que este tramo de las vías de la hermandad es un tramo que todavía nos parece que se podría acelerar y se podría acelerar aclarando si se parte de La Unión o no, como fue la proposición que nosotros hicimos aprobar, eso es lo que debemos tratar de hacer valer. Y, por ahora, que Invías le invierta para esos 17 km críticos, de los recursos excedentarios de lo que recauda en el departamento y de lo que invierte en el departamento.

Hay otra vía de la hermandad, que no la han tocado aquí, solamente la menciono, que es Jardín-Alto de Ventanas-Riosucio, esta es una inversión por cerca de 32.000 millones de pesos, las financia totalmente el departamento de Caldas, hay un contrato de 16.500 millones, 6 km entre Riosucio y Jardín, se está esperando que Caldas estructure un proyecto de 15.000 para 5 km con los recursos de OCAD Paz, que en eso está y si así se hiciera gobernador, estaríamos pensando que esa vía puede estar lista en el mes de noviembre del año 2024. A Antioquia le toca la otra vía de la hermandad que es Caramanta-Supía, vale 59.000 millones de pesos, Antioquia está haciendo en este momento una licitación para los dos tramos entre Antioquia 5 km y Caldas 8 km para terminarla en diciembre del año 2024, es decir, el departamento de Antioquia está cumpliendo con esa vía de la hermandad, repito, son tres vías, las otras dos que dije son simplemente informativa, la que tenemos dificultad es con la vía Sonsón-Dorada o La Unión-Dorada, yo la quisiera seguir llamando, doctor Esteban, La Unión-Dorada, porque es que así fue que la diseñamos, no desde el punto de vista arquitectónico sino que así fue como la diseñamos en el Plan de Desarrollo y en el Presupuesto General de la Nación.

Usted me preguntó Esteban y con esto termino, sobre lo del tema del subsidio de la gasolina y yo

creo que sobre ese tema hay que hacer algunas claridades. El Gobierno dice que el subsidio a la gasolina tiene unos costos tan enormes que el Fondo de...el FEPC pues tiene un déficit gigantesco que va contra los recursos de la Nación y eso es cierto si lo miramos contablemente, pero si lo miramos a la luz de las realidades económicas no es tan cierto, veamos por qué; el precio final de la gasolina tienen nueve impuestos, nueve; el impuesto nacional, el IVA al productor, el impuesto al carbono, el IVA al margen mayorista, el IVA al margen minorista, la sobretasa municipal, la sobretasa departamental, la pérdida por evaporación y la tarifa por marcación, son nueve impuestos y esos nueve impuestos significan el 32% de cada galón de gasolina, el 32. El país importa el 25% de los combustibles líquidos que consume, el 25%, el otro 75 lo refina en Barrancabermeja y en Reficar en Cartagena, es decir, es autosostenible y paga en pesos su refinación, esos son los costos. Pero resulta que Ecopetrol se lo factura a los mayoristas a lo que se llama el PP que es el Precio Internacional o el Precio de Paridad. ¿Qué quiere eso decir? que no importa cuánto me haya costado, sino que yo lo debo facturar al precio internacional que es muchísimo más alto que lo que fue mi costo. Entonces, eso es equivalente a que toda la gasolina que se consume en Colombia y todo el ACPM que se consume en Colombia es importado, que no es cierto. Entonces ese es un punto para considerar.

Por ahí hay un proyecto de ley dando la vuelta, no sé si se vaya a aprobar, tampoco sé, donde prácticamente elimina todos los impuestos que hay sobre la gasolina; si eso pasara, es decir, si estuviéramos en ese mundo la gasolina rebajaría, el valor del galón rebajaría automáticamente el 32%, pues si es que eso pasara. Y si pasamos a la segunda etapa de la comparación entre el precio internacional y producirla en el país, yo no sé cifras, pero no es menor al 25 o 30% más. Entonces esos son puntos que hay que considerar porque yo en este Congreso he visto mucha gente y yo llevo muchos años en el Congreso, que han participado de tantos debates sobre cómo bajar el precio de la gasolina, es decir, me acuerdo todavía un Senador que decía “eso hay que bajarlo, esos injusto, eso es lo más grave que pasa”, pero después de que pasan al ejecutivo esas cosas se les olvidan ¡Ah!, pero bueno, no es un Senador, son dos, eran varios. Así que muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Representante, bienvenido Senador Roldán también a esta Comisión Sexta del Senado. Senador Esteban... ¿va a intervenir Senador Guevara? Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente no, yo solamente...hay dos personas de la comunidad para intervenir que es el alcalde de Sonsón y un miembro de la TC y no más, usted considera en qué momento.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Si quiere después del Senador Guevara. Senador.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias Presidente, un saludo muy especial a la doctora María Constanza García. Quisiera sumarme a las denuncias y a las preocupaciones del Senador Esteban, en virtud de la precaria situación de las vías no solamente en Antioquia sino en el país y quisiera hacer mi intervención con relación a los peajes, en virtud del anuncio, inclusive ayer creo que el Ministerio ya subió a la página web el proyecto de decreto para el aumento de los peajes el próximo año y desde la bancada del Partido Político MIRA hemos venido haciendo un estudio muy exhaustivo y me llamó la atención porque fuimos uno de los peajes y, coronel, nos decían que era prohibido grabar cerca de los peajes y me llamó la atención, y yo, por qué prohibido si estamos en espacio público; y allí haciendo la investigación, quisiéramos poner de presente que llegó la hora de ponerle la lupa y sobre todo la auditoría al sistema de recaudo de peajes en el país.

Es inconcebible hoy que se siga pagando los peajes de manera manual, en efectivo, sin control, sin verificación, ya hay varias compañías que han tratado ingresar al mercado con el propósito de digitalizar el recaudo de peajes y no ha sido posible. En igual sentido, haciendo la investigación a nivel internacional, que me parece que es algo que se puede implementar en el país y llamaríamos, con respeto al Gobierno, para que lo revisáramos y es poder generar un recaudo digital y que toda la matriz y toda la información de ese recaudo vaya a un tercero, a un software, a una especie de auditoría que le permita identificar verdaderamente cuál es el recaudo y con base en ese recaudo poder revisar si las concesiones, en cierto modo, están en desequilibrio económico o, por el contrario, como decía aquí nuestro compañero de la Cámara, hay excedentes que se están prácticamente quedando en el bolsillo del concesionario. Porque prácticamente uno puede hacer la siguiente analogía, entre más mala la vía más caro el peaje y eso está conllevando a que, ya dado que están aquí amigos del sector transporte, hoy ellos nos decían, los señores Fedetranscarga, que hoy el costo de los peajes más el aumento del diésel proyectado puede estar generando que estos dos conceptos superen el 70% de los costos fijos y los costos operativos en sus viajes. Y esto tiene un impacto directo sobre la canasta básica familiar, tiene un impacto directo también sobre los fletes, sobre la competitividad del país, en fin, esto es una... es prácticamente un efecto dominó sobre todo el precio final de los productos que ellos transportan y sobre todo frente a la inflación.

Entonces, queríamos en cierto sentido hacer un llamado de atención frente a los peajes, a mi juicio esa medida antitécnica que tomó el Ministro anterior de suspender por este año el incremento pues generó

un impacto gigantesco, no solamente en las finanzas públicas, sino que por ende, va a conllevar a que el otro año de un solo golpe, que no puede ser de más de 3 meses, los usuarios del transporte público, los usuarios de las vías del país tengamos que asumir un valor aproximado del 25% de incremento en los peajes. Entonces, allí pienso yo Presidente, va a ser uno de los próximos debates que vamos a adelantar el próximo año para revisar con lupa, peaje por peaje, hay peajes que superan los 25.000 pesos. Allí, aquí lo vemos reiteradamente en la vía Villavicencio-Bogotá, en menos de 25 km 3 peajes; hay zonas del departamento del Santander donde hay peajes cada 30 km, sin señalización vial, si los equipos de comunicación, se presenta un accidente y duran dos o tres horas para poder intervenir el accidente, no hay ambulancias con el equipo ni con el personal médico de manera oportuna. Entonces, aquí hay que hacer una revisión sistemática si verdaderamente estos peajes están generando el costo - beneficio que se requiere. Yo no estoy en contravía de que se cobren peajes porque es un instrumento muy valioso para la financiación de las vías del país y para el mantenimiento, pero no para que estos recursos que son públicos, que están administrados en su gran mayoría por concesionarios privados, más de 140 concesiones existen hoy en el país manejadas por privadas y otras tantas por Pola, no tengan el control y la auditoría respectiva.

Y ya para finalizar, me gustaría que, pues viéramos dos imágenes de la vía que mencionaba nuestro querido Senador, que verdaderamente nos las hace llegar el diputado nuestro allí en Antioquia, Mauricio Caly, nuestro diputado Mauricio Caly y este es el estado de las vías; esto fue un derrumbe que se presentó hace unos meses, prácticamente lo que hicieron fue una medida paliativa y la vía sigue en ese mismo estado. Entonces me sumo a las a las inquietudes del Senador, en esta vía que se requiere rápidamente intervenir, allí se producen buen número de los alimentos que consumimos aquí en Bogotá, es una zona de campesinos, de mucha producción agrícola y pues esta vía hoy prácticamente es intransitable. Entonces, Ministra para que le pongamos la lupa a esta vía de Sonsón-La Dorada. Le entendí al Representante, hay que rápidamente intervenirla y así está más o menos como el 60% de las vías terciarias de todo nuestro país.

Finalizo diciéndole lo siguiente, Ministro, ustedes hicieron hace poco o crearon una institución para trabajar directamente con las juntas de acción comunal, mantenimiento y construcción de las vías terciarias, yo sé que no es el objeto del debate, pero si nos puede mencionar qué cronograma tiene el Ministerio para la implementación de esta institución, cómo van a hacer los comunales para la implementación o para acceder a estos recursos, qué acompañamiento técnico tienen los comunales, en fin, es urgente intervenir las vías terciarias, primarias, secundarias, porque prácticamente las concesionadas también están hechas un desastre.

Mil gracias Ministra, felicitar al Senador Esteban por la proposición y traer este importante proyecto o esta idea que se consolidó el Plan de Desarrollo Nacional, que no está materializada y que hoy requieren los antioqueños que sea una realidad. Gracias Ministra, gracias Senador.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias Senador Guevara. Tiene la palabra Senador Robert o el Senador Roldán.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Muchas gracias señor Presidente. Un saludo a la Ministra, a la directora de Invías, bueno, a todo el equipo de trabajo de la ANI, colegas que nos visitan, Senadores, Representante a la Cámara, coronel.

Bueno, yo quiero primero manifestar como la complacencia y la alegría porque yo recorro mucho el país en carro y encuentro que se están haciendo obras con la prontitud y la celeridad que no se miraba antes hacer estas contrataciones. Por ejemplo, miro que de Neiva hacia Pitalito está avanzando la repavimentación de esta vía; así mismo que de Pitalito a Mocoa; encontramos que esta carretera Ruta del Sol también se viene pues haciendo el mantenimiento de manera oportuna. Este puente La Vieja que era un puente que se lo construyó creo que en tiempo récord y también manifestar la complacencia porque en este desastre que hubo en el municipio de Rosas Cauca, que conecta el Cauca con el departamento de Nariño, es decir, Colombia con el Ecuador, también se solucionó el problema en un tiempo récord en una zona tan difícil, bueno, geológicamente como es este punto del Chontaduro donde se presentó este desastre.

Y bueno, felicitar pues al Senador Esteban Quintero por el tema, creo que es un tema muy importante, no únicamente de interés de Antioquia sino de interés nacional. Este es un tema que nos tiene que llevar a revisar, cómo estamos gestionando y cómo se está planeando todo el sistema vial en Colombia. Por supuesto que, pues nosotros tenemos unas de las vías más lentas del país y bueno, tenemos que ir a las causas porque este sistema vial en Colombia, de las vías centrales, no de las de las secundarias ni de las terciarias que decir, sino de las vías principales, están en este estado, están en esta situación. Pues hay errores en la planeación, yo encuentro que muchas de las gargantas o de los trancones, como decimos comúnmente, están en las afueras de la ciudad y dentro de las ciudades, hacen falta vías perimetrales, que luego no se las coma el mismo urbanismo porque, por ejemplo, la perimetral que se hizo en Popayán, la carretera Cali-Pasto, ya prácticamente la ciudad le llegó y es una calle que es supremamente congestionada. Y si nos ponemos a revisar, hay muchísimos de esos ejemplos. Las especificaciones técnicas también, bueno, que se hicieron, no con... obedeciendo a las a las situaciones que deberían ser de construcción sino de intereses políticos; a veces las vías se las manda por donde hay el interés político y económico y no

por donde se deben construir y eso genera problemas en la movilidad.

De igual manera, también las fallas en los estudios de suelos, me parece que muchas de las carreteras que se han hecho se han mandado por zonas donde geológicamente no era posible construirlas y hoy se han convertido en enterraderos de plata y hay que estar entierre miles y miles y miles de plata resolviendo los derrumbes, resolviendo los deslizamientos y eso hay que pensar, bueno, seguramente en variar esos tramos de esas vías, pero pues, o sea, a veces el interés político no deja. De igual manera, también esta situación de los puentes que es una situación bastante crítica, los puentes, por ejemplo, tiene aislado a los llanos orientales, a todos los departamentos de los llanos orientales, o sea, porque no se ha podido resolver, seguramente se lo hizo no con tanta responsabilidad la construcción de estos conectores que son los puentes.

Bueno, y en otro punto también mencionar que tenemos que revisar y tomar decisiones políticas de país sobre este tema de las concesiones viales. Tengo entendido que las concesiones viales se comieron la plata, se comieron el presupuesto de las vías del país hasta 2038, o sea, hay una dificultad ahora para pensarse en nuevos ejes viales y en nuevas conexiones que necesita el país, por ejemplo, la conexión internacional Colombia-Ecuador-Suramérica, tenemos dificultades hoy de dónde conseguir la plata, por ejemplo, para hacer esa doble calzada Popayán-Pasto, Pasto-Rumichaca que conectaría con el Ecuador, el Ecuador que es un país que nos lleva muchísimo adelanto en tema de vías, por lo menos, de los ejes centrales de las vías que conectan con el resto de Suramérica. Y este tema de las concesiones viales, pues hay que revisar también, la forma cómo se hicieron las contrataciones y el estado en el cual se están desarrollando las contrataciones. La corrupción con la que se ha operado muchos de estos contratos, está haciendo prácticamente colapsar las metas de la conectividad y de lo que se proponía como país. Para mencionar el caso emblemático, por ejemplo, de Odebrecht, o sea, cuánta plata perdió el país en esa concesión vial y así nosotros encontramos muchas otras concesiones viales, esas son cosas que hay que entrar a debatir en estos escenarios de toma de decisiones, pero hay que entrar a corregir, tenemos que reformar si se quiere, bueno, esa ley de contratación porque esta ley de contratación es una patente para que los contratistas sigan ordeñando o sigan atracando al Estado.

Esa esa ley de contratación tiene que ser una ley donde los contratistas se obliguen a entregar las obras por las cuales se contratan y no estar esperando otrosí, otrosí, otrosí, y el Gobierno entregue y entregue plata y entonces nunca va a haber plata para las necesidades de conexión que tenemos el país que ni siquiera ha iniciado a construir las vías. Senador Esteban Quintero menciona una zona, Antioquia, bueno y toda digamos esta zona del suroccidente, donde por lo menos se han construido vías y

otras están, digamos, están para para terminarse, necesitan recursos por supuesto, pero hay zonas del país donde ni siquiera se han construido, que están totalmente aisladas del país. Entonces tenemos que nosotros en estas decisiones de conectividad vial también tener ese elemento de la inclusión de las zonas que no tienen la oportunidad ni siquiera de producir porque por eso la gente no tiene la posibilidad de llevar sus productos al mercado, esa es la situación de muchas zonas donde la gente campesina le tocó dedicarse a la coca porque no tienen un kilómetro de vía pavimentada, es más, no tienen un kilómetro de vía reglamentaria siquiera, trochas que han construido la misma gente, trochas que han construido, bueno, la minería ilegal, etc., etc., pero que esas zonas necesitan también de que las decisiones políticas los tengan en cuenta porque esa es la forma de desarrollar el país, no únicamente pensando en los polos de desarrollo, como se ha hecho hasta el momento.

Hay zonas del país donde hasta las veredas hay carreteras pavimentadas y hay zonas del país como la mía, por ejemplo, en el departamento de Nariño, donde hay municipios que no tienen un solo centímetro de vía pavimentada, por ejemplo, y son los municipios donde están sufriendo problemas de violencia, problemas de narcotráfico, de minería ilegal. Entonces, tenemos que pensar un plan vial, tenemos que repensarnos, tenemos que repensarnos el desarrollo vial del país. Bueno, y más allá de las vías carreteables, bueno, principales, secundarias, terciarias, hay que pensarnos en otras formas también de desarrollo vial del país. Es urgente recuperar los ferrocarriles nacionales y darles mucha proyección a los ferrocarriles nacionales, esa es una cosa que ha causado mofa y ha causado críticas, pero se ha demostrado que hay intereses para invertir en la construcción de ferrocarriles y que se necesita los ferrocarriles, porque esa sería una forma de conectar por lo menos los centros de producción con los puertos y con, bueno, con otras formas de conexión internacional.

Yo dejaría hasta allí, nuevamente llamó la atención diciendo, bueno, que es muy satisfactorio que hoy se les esté poniendo muchísimo cuidado a los contratistas, se les esté exigiendo para que cumplan con las contrataciones y que esas contrataciones no se queden únicamente en un robo al estado como ha pasado muchísimas veces en este país. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Senador Robert Daza. Tiene la palabra el Senador Roldán.

El honorable Senador John Jairo Roldán Avendaño:

Presidente, muchas gracias. Saludar a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional del Senado, señora Ministra, directora de Invías, Presidente de la ANI, a todas las personas que están acá, especialmente a Senador Esteban

Quintero quien fue el autor de esta proposición tan importante, no solo para el tema de Antioquia sino para un tema a nivel nacional. Hemos tenido, señor Presidente, señora Ministra usted bien lo sabe, los antioqueños hemos tenido una preocupación muy grande desde que inició el Gobierno, este Gobierno del doctor Gustavo Petro, con la terminación y el avance de las vías 4G, señora Presidenta, que tienen asiento en el departamento de Antioquia y siempre, señor Presidente, los antioqueños de cierta manera hemos sido estigmatizados sin saber la verdad, estas concesiones de cuarta generación pues es lógico que lleguen a ser cuarta generación porque han habido tres generaciones anteriores; primera generación, segunda generación, tercera generación, cuarta generación y, por ende, hoy se habla también de quinta generación. Se le debía al departamento de Antioquia, señora Ministra, el paso por Antioquia, pero es importante que esta Comisión sepa, señor Presidente, que estas vías 4G, inicialmente Autopistas de la Montaña, en el Gobierno del Presidente Uribe, autopistas de la Prosperidad en el Gobierno Santos, y vías 4G en el Gobierno Duque y en el Gobierno Petro, es una deuda histórica que tenía el país con el propio país pasando por el departamento de Antioquia. De pronto queda en el ambiente, Senador Esteban, cuando hablamos y usted que ha sido un hombre tan juicioso con el Senador Carlos Andrés Trujillo, que representan el tema de Antioquia aquí en esta Comisión, que es que nosotros estamos peleando unas vías de Antioquia y estos son vías del país que históricamente no habían pasado por Antioquia, incluso con presidentes antioqueños, Senador Guido, por estas cosas que suelen pasar.

Yo quiero ser muy sucinto en mi intervención sin dejar de agradecerle a esta Comisión que hoy me permite intervenir en este debate y la invitación que a bien tuvo hacernos el Senador Esteban Quintero a la bancada antioqueña y señora Ministra, es por intermedio suyo un mensaje al señor Ministro. Yo le decía al señor Ministro en un debate que me parecía supremamente importante que él hubiera empezado siendo Presidente de la ANI porque es que sabe de qué estamos hablando a pesar de que usted señora Presidenta, pues tiene en el cargo, no está desde el 7, 8, 9 de agosto que acostumbran los presidentes a hacer este tipo de nombramientos distintos a Ministerios; el señor Ministro al haber sido Presidente de la ANI sabe de qué estamos hablando.

Y aquí pasó una cosa muy particular y fue la alarma que en un debate de Control Político en la Comisión Sexta, el señor Ministro dijo que no habían recursos para terminar estas obras y sabemos, por lo que hemos visto en los medios de comunicación últimamente, en especial el medio periodístico la W que se dedicó mucho a este tema, y sabemos que hay un faltante importante en las vías 4G, pero yo creo que el Gobierno debe ser muy claro en decir pues que efectivamente hay un faltante y ahí está y lo vamos a solucionar, pero no en decir que los recursos no están.

Mire Senador Guido, en Antioquia pasó una cosa muy particular, señora Presidenta, señora directora de Invías; Pacífico 1, un tramo en el suroeste antioqueño, se concesionó y en medio de la concesión, señor Presidente, dejaron un tramo que es responsabilidad Invías, en medio de la concesión, es como si se construyera un edificio y se dijera “No, usted construye hasta el décimo, dentro de la concesión, el 11 y el 12 son de Invías, y del 14 al 20 vuelven a ser de la concesión”, una cosa totalmente ilógica y yo pues me atrevo a hablar con un poquito de conocimiento, yo soy ingeniero civil y conozco un poco del tema, en el 2010 cuando llegué a la Comisión Sexta de Cámara el primer debate de nosotros fue Concesiones de Primera, Segunda y Tercera generación. Entonces señora Ministra, usted conoce muy bien el tema, los antioqueños inclusive llegamos a concluir y hoy no paramos de concluir, que es un sentimiento de no quererle ayudar a Antioquia.

Yo he sido dentro de la bancada antioqueña uno de los integrantes de esta bancada que he renunciado a pensar que puede ser una política del Gobierno nacional porque en un momento el señor Ministro lo dijo, se malinterpretó lo que el señor Ministro quiso decir. Ayer nada menos en una reunión con él gobernador saliente, parte de la bancada le decíamos eso, que tenemos la esperanza que el nuevo gobernador, el doctor Andrés Julián Rendón, el nuevo alcalde de Medellín, el doctor Federico Gutiérrez, tengan unas excelentes relaciones con el Gobierno nacional. Yo quiero, señor Presidente, dejar este mensaje, un mensaje que efectivamente pues las vías hay que terminarlas. Yo pertenezco a la Comisión Cuarta Constitucional, ahí aprobamos el presupuesto, los dos presupuestos que van de este Gobierno, aprobamos el bianual de regalías y especialmente aprobamos el Plan de Desarrollo. Y las vías nacionales que todos hemos hablado, las de Nariño, las de Caldas, las de Sucre, las de Norte de Santander, las de Santander, las vías que representan tanto Representantes a la Cámara como Senadores, ahí quedaron, están en el presupuesto.

Ahora de pronto hablábamos, le escuchaba al Senador hablar de pronto una orientación política tal o cual, pues nosotros los que somos políticos tradicionales, yo soy liberal, orgullosamente liberal, estamos muy tranquilos, Senador Guido, con el Gobierno del cambio porque en este Gobierno no hay intereses políticos, no se mira con este rasero, no se mira con el otro, sino que se mira la necesidad de la gente. Llevamos año y medio, estamos un poquito colgados en que el cambio verdaderamente se vea y se sienta, ojalá ahora, lo decía el Senador Guevara, con el Instituto que aprobamos en el Plan de Desarrollo, el Instituto para las Redes Terciarias, se logre ese sueño de los campesinos que muchos hemos peleado acá y usted Senador que ha sido defensor, usted Senador Robert Daza que ha sido defensor no solo de su departamento, sino de los campesinos como lo somos todos, logremos estos avances.

Entonces señora Ministra, yo quiero dejarle este mensaje como antioqueño, como Senador, no solo del departamento de Antioquia, que yo creo que uno a año y medio ya tiene que hacer un balance de lo que tiene y sacar los temas adelante, hay que sacar los temas adelante. Yo no estoy de acuerdo y esa discusión la vamos a dar en su momento, la satanización que se hace de los contratistas del país, yo no estoy de acuerdo, es que los contratistas no han hecho nada distinto a las condiciones del Gobierno. Usted doctora como Presidente de la ANI, ningún contratista, ningún contratista es el que diseña los pliegos, el que diseña la prefactibilidad de los proyectos, y en el marco de alianzas público privadas, el Gobierno es el que pone las condiciones. Yo me he sonrojado últimamente cuando aquí, inclusive en la Plenaria del Senado, que los contratistas más grandes del país, pues claro, yo quise ser contratista por algún día de mi vida y yo no pasé de un camión de estacas a dos coches y tres palas atrás y yo celebro quien hoy tenga una gran empresa antioqueña, nariñenses, contratistas, los contratistas más berracos de Colombia son los nariñenses y no son ladrones y no son delincuentes, y ¿tienen problemas con el Estado? Claro, si el Estado les pone unas condiciones, si falta planificación en los proyectos, si le dicen en la visita “es por aquí” y después les dicen “es por allí”, si los problemas geológicos y todos estos temas, esa es otra discusión, esa es otra discusión. Que la Ley 80, la Ley 80 es la Ley 80, con la Ley 80 se ha construido este país que jocosamente, como se dice ahí en unos territorios del país, que no ha pegado, pero esos son los entes de control los que tienen que ver esas situaciones.

Entonces, señor Presidente, no me canso de agradecerle a esta Comisión felicitar a mi amigo el Senador Esteban Quintero y usted señora Ministra, llevar este mensaje al Gobierno, nosotros desde las Comisiones Económicas, nosotros plata para la red terciaria, la que haya; todos los proyectos que el Gobierno, no le negamos Senador Alex, no le negamos un solo proyecto al Gobierno en el Plan de Desarrollo, ni uno, ni uno, ¿por qué? porque reconocimos los que no votamos por Petro, que Petro ganó el 27 de junio y es el Presidente de los colombianos hoy y las decisiones que se han tomado las hemos avalado en este Gobierno. Hoy tenemos en tres temas específicos, la Reforma a la Salud, la Reforma Laboral y la Reforma Pensional, diferencias que se han ido zanjando, pero no puede este Gobierno hoy decir que los que no lo acompañaron en su aspiración, que partidos tradicionales, partidos históricos como el Partido Liberal y el Partido Conservador se atravesaron en su Plan de Desarrollo. Incluso, el monto que decidió el Ministro de Hacienda que fuese el presupuesto del año 2024 no se tocó, ese es el monto, las destinaciones ministeriales se respetaron, la plata que tiene cada Ministerio, a ningún Ministerio se le tocó un peso y ese es nuestro trabajo. Entonces de verdad, señora Ministra, auguramos muchos éxitos al nuevo instituto; a la señora directora de Invías decirle que la esperanza de Representantes a la

Cámara y Senadores, la esperanza en Invías ha sido muy grande, lamentablemente pues los cambios no nos han permitido hacer una excelente relación.

Y también reconocemos que este Gobierno tiene una política especial señora directora, no nos quiere a los Congresistas de la mano de los alcaldes y gobernadores y eso está bien, eso está bien, pero que atiendan los alcaldes, que atiendan los alcaldes. La preocupación Senador Trujillo, antes de la Ley de Garantías, que no hacían un convenio con nadie porque con esa plata íbamos a nosotros a hacer las elecciones; yo celebro que Ministerios como el de Vivienda hizo sus convenios pensando en el agua, pensando en el saneamiento básico, y yo no he escuchado el primer escándalo en ese Ministerio. Hoy este Gobierno tiene que pensar seriamente, señora directora de Invías, en darle la mano a los alcaldes y gobernadores. Que no nos quieren a nosotros, que se puso de moda preguntarle a uno, doctor Guido, oiga y como para qué sería la cita, como para qué sería la cita, uno respetuosamente pues no se va a trenzar en una discusión con una persona que está cumpliendo su función porque le tiene que pasar al director, al Ministro, a que llegue el Senador Trujillo a ese tema. Imagínese, nosotros sacamos votos en todo el país, los Representantes a la Cámara, como dice su nombre, representan un departamento, la cita es para solucionar los problemas.

Y ojalá, y yo sinceramente que estoy muy convencido que el señor Presidente va a cambiar la actitud y con los alcaldes y gobernadores que se posicionen el primero de enero, ya a escasos 20 días, esto va a arrancar porque no ha arrancado, esto no ha arrancado, yo estoy seguro que, y ahora yo celebro que iban a Cartagena, doctor Guido, a usted le tocó eso cuando la inducción de la ESAP; doctor Trujillo que fue alcalde de del municipio de Itagüí y allá se presenta toda la oferta del Estado, los alcaldes están muy ansiosos y algunos preguntan “bueno, y nosotros que no votamos por Petro sí nos van a ayudar o no”, claro, este Gobierno no está mirando eso porque los que miraban eso eran otros Gobiernos, otros Gobiernos, este Gobierno... la necesidad de ese municipio, donde esté, en el territorio que esté, llame al alcalde, hagamos el convenio, el alcalde no se va a robar la plata, el alcalde no es un ladrón, el alcalde no es un delincuente y después de firmado el convenio pues ahí están las IAS y gracias a Dios este año muchas IAS ya hacen parte del Gobierno del cambio, no son ideas históricas de otros partidos, sino que hacen parte también del Gobierno del cambio. Presidente muchas gracias, señora Ministra hay que acabar lo que está iniciado, lo haya iniciado quien lo haya iniciado, aquí si levantan un poquito la alfombra inclusive van a encontrar, Senador Guido, concesiones de Álvaro Uribe, pues por qué, porque es que las concesiones, aquí hay concesiones de primera, segunda, tercera generación, no sé Presidenta si usted lo sabe, que se incrementaron en el tiempo más del 100% y en recursos peor, y por eso aparecieron las 4G, corrigiendo los errores de las

otras tres y aspiramos que las 5G sean perfectas, si es que sí las vamos a hacer. Gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Senador Roldán. Tiene la palabra del Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Gracias señor Presidente. Un saludo muy especial para la Ministra, la directora de Invías, los demás funcionarios y funcionarias que las acompañan. Los representantes de la Fuerza Pública, la Policía, Senadoras y Senadores.

Yo tengo que empezar agradeciéndole al doctor Esteban, que nos haya abierto una especie de antesala a lo que deberán ser muchísimos debates que se adelanten en esta Comisión, con respecto al tema del transporte, en general. Uno diría, doctor Alex, que aquí tocará ponernos en sesión permanente, como decíamos en las concentraciones o asambleas estudiantiles en la universidad porque frente a este sector hay muchas dudas y muchas inquietudes. Decía Moisés Naim, el famoso intelectual venezolano, que uno de los signos del mundo moderno, uno de los símbolos de la sociedad, la globalización, es la movilidad, hoy en día se mueven más las personas, se mueven más los bienes y servicios, se mueve más la información, se mueve más la mercancía, y esa movilidad si es rápida o no, si es eficiente o no, si es de buena calidad o no, marca en buena parte la competitividad de un país o de una sociedad. Y es un tema tan delicado que hoy leemos en la prensa, por ejemplo, que los barcos que transitan por el Canal de Panamá están teniendo que dar la vuelta por Chile porque la sequía disminuyó las aguas del Canal de Panamá y hay gravísimos problemas de operación de este Canal, o sea, que aquí se trabaja siempre sobre sobre la urgencia.

Existe la sensación manifestada por muchas personas y uno también lo siente así, que en materia de transporte, de la política de transporte hay una especie como de ralentización de la dinámica que se traía de tiempo atrás y hay mucha perplejidad frente a afirmaciones que uno oye permanentemente y que luego piensa con detenimiento y cree que son equivocaciones; por ejemplo, que el Presidente diga que el aeropuerto de Aerocafé es un aeropuerto de élites y que no se puede hacer o que las 4G son grandes autopistas por donde cruza la mercancía de la élite y la burguesía, pues eso es un muy mal mensaje. Como quedaron también muchas dudas frente a la intervención del Presidente y los resultados del Congreso de la Infraestructura que se realizó recientemente en Cartagena. Y hay muchas preguntas irresolutas, el tema de los peajes, no sabemos qué va a pasar con eso, cuánto se advirtió, cuánto se dijo que no incrementar los peajes durante este año iba a generar gravísimos problemas fiscales, claro que los está generando, no necesita uno ser muy inteligente para entender eso y que eso iba a generar fundamentalmente inseguridad jurídica

con las concesiones y luego se dice que va a haber aumento de peajes en dos ocasiones, pero todavía no sabemos cuándo, si va a ser este año, si va a ser al entrante, y cómo se van a hacer los incrementos de ese peaje.

Aquí hay muchos puentes que se caen, concesiones que están suspendidas, obras que no se continúan, inversiones que están paralizadas y eso lo ha dicho bien aquí el Senador Esteban. Por ejemplo, hoy tenemos un problema muy complicado, Ministra, con el aeropuerto El Dorado, los aviones se están retrasando. A esta altura del tiempo, en los últimos días hay por lo menos 70.000 pasajeros aeroportuarios que han sufrido perjuicio y no sabemos qué está pasando porque el Gobierno no tiene como una versión oficial. El sindicato de controladores dice que era un tema de carencia de más controladores, no ha habido una réplica, digamos, efectiva frente a eso. Las aerolíneas dicen que es por incapacidad del aeropuerto y porque la Aerocivil ha incrementado las frecuencias de uso del aeropuerto y que el aeropuerto se quedó pequeño, que no da abasto y tampoco sabemos de planes concretos con el fin de ampliar la eficiencia del aeropuerto El Dorado, cuando se dice, por ejemplo, que hay instrumentos que están instalados, pero que no funcionan y que eventualmente podrían servir para garantizar una mayor eficiencia en el funcionamiento del aeropuerto aún a riesgo de estos climas que estamos viviendo en los últimos días.

Las aerolíneas dicen que no son culpa de ellas sino de la Aerocivil y de la carencia de instrumentos tecnológicos y recurso humano y la Superintendencia le pega un regaño a Avianca porque supuestamente la aerolínea es la responsable de lo que está pasando ahí, en total no tenemos una verdad más o menos definida y nosotros mismos que viajamos tanto por efecto de lo que hacemos, somos perjudicados por lo que está parando con el Aeropuerto El Dorado.

Mire, hace 8 días Impala, la empresa que navega el río Magdalena, doctor Gustavo, que transporta el 60% en la mercancía que se mueve por ese río suspendió operaciones; cuando el otro... hacía denuncias sobre los temas de seguridad, no comentó ese tema que es de suma gravedad y que afecta la competitividad del país porque es que el transporte por río tiene eficiencias que no tiene el transporte terrestre y por lo tanto, sobre todo en materia de hidrocarburos, o que nos digan si eso no importa porque es parte del cambio climático y de la materia energética, pero en todo caso no tenemos una respuesta frente a ese tema.

Tenemos dudas sobre la nueva institución que se crea, por ejemplo, en materia de vías terciarias, ese es un tema sustancialmente grave para el país, hoy en día se dice que tenemos aproximadamente 200.000 km de carreteras terciarias y solamente hay algo así como el 10% en condiciones de ser transitables de manera más o menos eficiente, o sea, el 90% de las carreteras están deterioradas, lo que implica que el sector rural está virtualmente entrampado. Y se habla de que cuando haya reforma a la ley de la salud

vamos a llevar salud a los territorios periféricos del país, así como vamos a reindustrializar; cómo vamos a reivindicar el campo, cómo vamos a garantizar que la Reforma Agraria tenga efectos positivos si ni siquiera tienen vías de comunicación, sin contar otras problemáticas. Entonces, hay muchas preguntas sin contestar y yo sí quisiera que en este sentido esta Comisión se apropiara con mucha mayor periodicidad de estos temas que tienen que ver con el transporte y que no solamente tocan las carreteras sino los aeropuertos y que tocan los puertos, además, y que tocan la navegación por los distintos ríos que tiene Colombia, y creo que son muy ambiguos los mensajes cuando, por ejemplo, se habla de suspender obras tan importantes que están en ejecución como Pacífico 1, Pacífico 2 y Pacífico 3. En el caso de Caldas, por ejemplo, tenemos también un entrapamiento surgido de que no avanza la obra que comunica a La Felisa con La Pintada y que nos comunica con Medellín. Y como decía el doctor Roldán, este no es un tema de Antioquia, es un tema del país, es que esta vía comunica mejor al nororiente colombiano o mejor, al centro norte del país con el sur, con la Patagonia, pero no vamos tan lejos, vamos a Buenaventura, y esa obra lleva bastantes años en ejecución y nada que se concluye.

La vía del Renacimiento, Ministra, no es una vía del departamento de Caldas ni solamente una vía para el departamento de Antioquia, yo estoy de acuerdo doctor Esteban, en que esa vía debe arrancar de La Unión y eso Caldas, si eso importara, acompaña a Antioquia en ese propósito, que esa vía arranque desde La Unión, pasé por Sonsón, bajé por Nariño, por Argelia, Pensilvania, Manzanares, Marquetalia, Samaná y Victoria Caldas. Y me sé estos nombres porque, Ministra, ahora que estamos hablando de la Paz Total, creo que es muy importante reivindicar estos territorios que fueron tan latigados por la violencia. El 10% de la población de Caldas sufrió... hoy en día es víctima, y hay un municipio, Samaná que afecta esta vía positivamente del Renacimiento, Samaná, no hay una sola familia que no haya tenido una víctima del conflicto armado y muchas de esas familias tuvieron dos víctimas de la guerrilla, Karina, frente 47 y de los paramilitares que se aposentaron después en esa zona. Es más, la vía del Renacimiento, así se llamó porque quisimos que esa vía fuera el renacer del oriente del departamento de Caldas y del suroriente antioqueño, que también fue muy castigado por la violencia y uno quisiera que esta obra se mirara con mucho cuidado y que el Gobierno atendiera ese mandato contenido en la decisión de unas vigencias futuras por 230.000 millones de pesos que constituyen el valor en que inicialmente se presupuestó esa vía.

Esa vía es la antigua comunicación, como aquí se dijo, de Medellín con Bogotá, esa vía fue reemplazada por lo que hoy en día, mal se llama, pareciera una exageración paisa doctor Esteban y doctor Trujillo, la autopista de Medellín-Bogotá, cuál autopista Medellín-Bogotá, hay es un camino de herradura, un poco mejor que el camino de

herradura, ahí lo vimos en los videos que presentaban en el debate cuando intervino el doctor Esteban. Ese derrumbe de San Luis nunca se arregla, es una vía sumamente estrecha y como alguien decía ahí con elemental sentido común, esta vía comunica a los dos centros urbanos más importantes del país, a las dos economías más robustas del país que son Medellín y Bogotá y obviamente sería muy bueno que esta comunicación tuviera una especie de redundancia cuando pudiéramos contar con la vía La Unión-Sonsón-La Dorada-Bogotá.

Entonces, yo digo que esta Comisión debería ser mucho más dedicada a estos temas del transporte porque aquí hay mucho problema. Y, Ministra, la sensación que uno tiene, yo puedo estar equivocado, lo más seguro es que sí, pero sí tengo la sensación de que aquí no están avanzando las cosas, de que está suspendidas las concesiones, de que hay problemas con los peajes, que los aeropuertos tampoco están dando la talla, que los puentes se nos caen y tampoco tenemos una respuesta, en fin, creo que aquí hay unos tramos interesantes. Yo quisiera dejar esto de manera general ahí planteadas para expresar lo que uno ve que está sintiendo la gente porque es la gente a la que uno representa. Y vuelvo a lo que decía aquí el doctor Roldán, no solamente cuando llama a un Ministro le dicen ¿para qué? sino que cuando va con el alcalde le dicen “señor alcalde, usted no tiene necesidad de venir con un Senador, aquí no hace falta”, entonces uno pasa la vergüenza de su vida porque ese funcionario desprecia a alguien que con legitimidad, porque fue elegido, tiene derecho por lo menos a representar, porque es parte de nuestras funciones, y gestionar los temas más importantes del país y de las comunidades. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Senador Guido muchísimas gracias. La palabra Representante a la Cámara de Antioquia, John Jairo Bernal, bienvenido Representante a esta Comisión Sexta.

El honorable Senador John Jairo Bernal:

Gracias señor Presidente, John Jairo Berrío, Representante por el departamento de Antioquia. Un saludo muy cordial a los Senadores, a los funcionarios del Gobierno nacional, Viceministra de Transporte, Presidente de la ANI, directora de Inviás, gracias al Senador Esteban Quintero por esta invitación que hace para poner claridad sobre la situación que está viviendo el departamento de Antioquia en lo que tiene que ver con las vías. Y esto es un llamado de atención respetuoso que volvemos a hacerle a los funcionarios del Gobierno nacional. En Antioquia las vías están colapsadas y para mencionar simplemente algunos casos concretos y puntuales de ellos. Para el 2024 se necesitan solamente 390.000 millones de pesos del Presupuesto General de la Nación que es cerca de 100 billones, para un departamento que aporta el 18% al producto interno bruto, está necesitando 390.000 millones de pesos para poner a funcionar

unas vías que le han valido al Gobierno nacional ya 18 billones de pesos. Pacífico 1 en el suroeste antioqueño, 3 km, 3 km que por esa necesidad de esa obra puntual allí, la gente del suroeste antioqueño, sobre todo en los fines de semana y en los puentes, tienen que aguantarse unos trancones de dos, tres, cuatro horas y hasta más, ahí no hay calidad de vida, la economía adicionalmente se ve disminuida porque la gente va a pensar siempre en ese trancón para ir y para venir y obviamente el turismo se ve afectado, se ve afectado el comercio, se ve afectado el transporte de carga. Igualmente, en las vías 4G está el túnel, la conexión al Túnel del Toyo que es el segundo tramo.

El año entrante va a quedar construido el Túnel del Toyo, el túnel más grande de Latinoamérica y ese túnel va a quedar como el elefante blanco más grande de Latinoamérica, así de sencillo, porque va a quedar como un hueco en medio de un potrero que no va a servir absolutamente para nada si el Gobierno nacional no cumple el compromiso de abrir la vía que conecta al Túnel del Toyo, un compromiso del Gobierno nacional que hay que cumplirlo, el Gobierno departamental de Antioquia ya cumplió en la construcción del túnel, el municipio de Medellín ya cumplió en la construcción del túnel y el año entrante estará listo, pero no se podrá poner en servicio porque ni siquiera hoy se han empezado las obras que pueden durar hasta 3 años, un túnel que el año entrante estará listo y más de 3 años después podrá ser utilizado. Señores del Gobierno, se necesita mirar realmente con seriedad estas obras para ponerlas en funcionamiento. Nosotros, en reunión que tuvimos la bancada antioqueña con la Viceministra de Transporte, personalmente yo le propuse ese día que se revisara aquellos contratos de concesión que están bastante atrasados, que no están como éste que está... las vías de Antioquia en un 95% de avance, hay contratos de concesión en el país que están en el 5, en el 7%, cómo poder trasladar parte de esos recursos al departamento de Antioquia, de esos contratos de concesión atrasados, que no se necesita hacer esos desembolsos y poder liberar esos menos de 500.000 millones de pesos que necesitan en el departamento de Antioquia para poner a funcionar las vías 4G.

Eso concerniente de estas grandes vías, pero hay otra cosa también supremamente grave que está sucediendo en el departamento de Antioquia y es que no hay conexión, no hay conectividad hoy real, eficiente con el norte del país. Hay tres vías en el departamento de Antioquia que nos pueden conectar con el norte, una, vía a Urabá, puente sobre el río Tonusco, a raíz de una socavación que se presentó durante meses y que el Gobierno nacional no hizo absolutamente nada para prevenir y disminuir y poder sacar adelante la obra que impidiera esa socavación, pues el puente colapsó. Trataron de poner un puente militar y el puente militar también se dañó, así que en este momento no hay, no hay forma de conectarse con el Urabá antioqueño. Las empresas de transporte público de pasajeros en este

mes y algo más de algunas semanas han perdido más de 17.000 millones de pesos; cuánto más van a perder ahora en el mes de diciembre y en el mes de enero en temporada alta del turismo, nadie va a irse a hacer un transbordo a través de un puente, a través de un río, ¿quién lo va a hacer? el turismo del Urabá antioqueño se vino a pique durante todo este periodo de diciembre y enero, no solamente están perdiendo entonces las empresas transportadoras, cuánto es la pérdida de todo el sector turístico del Urabá antioqueño.

Pero a esto, súmele otro problema que tiene el mismo Urabá, que tiene encerrados a los municipios de Chigorodó, Carepa, Mutatá, Turbo, Apartadó, porque si ellos van a querer salir hacia Montería para dar una vuelta de 17 horas para llegar a Medellín, tampoco lo pueden hacer porque hay otro puente que colapsó entre Necoclí y San Juan de Urabá, exactamente entre Mulatos y Zapata, puente colapsado que tampoco tienen vía y que es una vía que lleva más de 2 años con una cantidad de problemas totalmente intransitable. El Urabá antioqueño, gran despensa agrícola, gran subregión del departamento de Antioquia, con un gran desarrollo, totalmente encerrada; si van a salir a Medellín no hay por dónde, puente sobre el río Tonusco colapsado, si van a ir hacia Montería para dar la vuelta a Medellín de 17 horas, tampoco tienen forma.

Ahora bien, los pusieron a viajar por la carretera norte de Antioquia hacia la costa atlántica y dar esa vuelta, vía colapsada totalmente en Ventanas, entre el municipio de Valdivia y el corregimiento de Puerto Valdivia, es intransitable, ya se volvió pan de todos los días que los camioneros, que los transportadores de carga tengan que pasar la noche y amanecer hasta una y dos noches en la loma de Ventanas porque se cierra continuamente debido al pésimo estado de esta vía.

Ayer precisamente hicieron una reunión en el municipio de Valdivia, algunas personas con algunos representantes del Gobierno en donde se hablaba de la parte técnica, los técnicos hablaban de que habían 18.000 millones de un contrato pero que esos 18.000 millones era no solamente para esa vía en esos puntos críticos sino también para unos puntos críticos en el oriente antioqueño; y decían los mismos técnicos, que esa vía necesita los 18.000 millones de pesos solo para allá más otros 20.000 más, de dónde van a salir los recursos entonces. Vía cerrada, segunda vía cerrada hacia el norte del país desde Medellín. Pero si la gente quisiera entonces irse por esa vía 4G que se abre por Segovia a pasar a Zaragoza a seguir a Nechí, llegar a Caucasia y tomar la ruta hacia la costa atlántica, es una vía que tampoco ha podido entrar en uso porque hay dos puentes que los están construyendo hace muchísimo tiempo y tampoco hay vía entre Zaragoza y Segovia. Medellín no tiene forma, Antioquia no tiene forma hoy de salir hacia la costa atlántica, no tenemos recursos para las vías 4G y ahora se está pensando en abrir más burocracia para una nueva institución que se va a encargar de repartir unos recursos, todavía no entiendo cómo,

para que las juntas de acción comunal los ejecuten y aquí las vías departamentales, nacionales, totalmente colapsadas en el departamento de Antioquia.

Yo sí quiero aprovechar la presencia, entonces, de los altos funcionarios del Gobierno nacional por parte de Invías, de la ANI y del Ministerio de Transporte para que nos digan clara y concretamente de manera muy puntual qué va a pasar, qué va a suceder con la movilidad en el departamento de Antioquia. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Representante, bienvenido siempre a esta Comisión, su Comisión Representante John Berrío. Tiene la palabra Senador Alex Flórez.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias Presidente. Señora Ministra encargada, yo tengo que sumarme lamentablemente a la serie de preocupaciones expresadas en esta Comisión por varios de mis compañeros, que tienen que ver y voy a tocar varios temas que creo que le preocupan en extenso a la ciudadanía a lo largo y ancho de todo el país. Yo quisiera entender cómo es posible que a estas alturas se diga desde diferentes escenarios que el Ministerio de Transporte no ha construido, para no hablar de kilómetros, un solo metro cuadrado de vías terciarias, que lo único que ustedes tienen para mostrarle a este Congreso, a este Senado y al país es un decreto, un papel, como si cumplirle al país con las obligaciones y las promesas de campaña, del señor Presidente, Gustavo Petro, fuera la presentación de un papel. Yo creo que el Presidente ha tirado línea y ha expresado con claridad cuáles son sus intenciones y sus deseos de lo que debe pasar en lo que respecta al transporte del país, si no vemos eso materializado hoy allá, año y medio de haberse iniciado el Gobierno del cambio, con una lamentable cifra que nos deja lo que tiene que ver con la construcción de vías terciarias.

Yo me pregunto, señora Ministra encargada y a la directora de la ANI y demás funcionarios del Estado, cómo van a hacer para garantizar la movilidad de los productos de las zonas productivas del país, que son la garantía, entre otras cosas, del cambio de una producción cocalera a una producción agrícola que ha sido el deseo principal de quienes acompañamos al Gobierno del Pacto Histórico y del Presidente de la República, si no se garantiza la construcción de vías terciarias y se hace de manera inmediata, más allá del discurso y del papel, es cuándo vamos a ver materializado en el territorio la construcción de estas vías. Yo tuve la oportunidad de caminar en La Mojana sucreña a principio de año, en una zona de alta producción de aguacates, donde los campesinos nos contaban que para poder entrar y salir correspondían horas y horas a lomo de mula, yo entré en una mula y entré caminando, además, en un terreno pedregoso imposible de caminar incluso, y que solamente era viable o factible que una bestia en esas condiciones pudiera transitar

por esas vías y esas son las condiciones en las que nuestros campesinos aún, más allá de las promesas que hasta ahora son vacías, que les hemos hecho, siguen transitando y viviendo en las zonas del país donde se pierde más del 50% de la producción.

Y nos contaban ellos cómo terminan regalando a precio de huevo la producción de sus aguacates porque ante el inminente riesgo de que esa producción se pierda, no les queda otra opción distinta que aceptar cualquier chichigua que irrespetuosamente les ofrece la persona que tenga la posibilidad económica de acceder y que juega también con la necesidad del campesino y tendrá derecho en el ejercicio del mercado a hacer una oferta y el campesino a decidir si la acepta o no; pero se supone que lo que va a cambiar y lo que debería haber cambiado o estar cambiando ya en el marco de este proceso del Gobierno del Cambio es que ya se deberían estar construyendo largos kilómetros de vías terciarias en las diferentes zonas del país. Me pregunto, señora Ministra, qué pasa o cuántos kilómetros de ríos ha limpiado el Ministerio de Transporte que están llenos de palos producto de la deforestación, que impiden el flujo continuo de un transporte fluvial en zonas como la Amazonía, la Orinoquía, el Chocó, donde los ríos son los que conectan a las regiones, entendiendo además que fue este punto en particular y la incapacidad del transporte fluvial lo que hizo que estas apuestas fracasaran en los Gobiernos anteriores.

No puede ser, entonces, que nos vayamos a someter a otra derrota y a otro fracaso por las mismas razones que ya conocíamos, lo que nos hace doblemente responsables porque el conocimiento lo hace a uno doblemente responsable. Si ya sabíamos que ahí habían unos retos importantes, cuántos kilómetros de río ha limpiado hasta la fecha el Ministerio para garantizar el transporte fluvial en las zonas del país que se conectan a través de estas fuentes hídricas y que hoy no están siendo aprovechadas de ninguna manera. Yo creo que eso es lo que los campesinos están esperando, yo creo que eso es lo que el país está esperando y yo creo que de eso depende la producción y el crecimiento de la economía en las diferentes zonas del país y en los diferentes gremios económicos de producción de alimentos de algodón, de panela, que hoy no encuentran cómo sacar sus productos y su realidad sigue siendo exactamente la misma. Con cuántas Juntas de Acción Comunal, hasta la fecha, el Ministerio de Transporte ha contratado de acuerdo a los compromisos establecidos y las apuestas que este Congreso aprobó en el plan Nacional de Desarrollo. Se supone, entonces, que se le quitó las grandes contrataciones a los contratistas y gamonales empresariales de diferentes zonas del país para entregárselos a la gente, en cuánto va la ejecución de eso.

Yo, además, debo manifestar mi absoluta preocupación y molestia respecto a lo que han dicho otros compañeros y colegas, que ha sido la actitud, debo decir, no la suya señora Ministra

pero sí la de muchos funcionarios de su cartera, que permanentemente les faltan el respeto a los parlamentarios. Voy a ser claro en esto, no es posible que un funcionario elegido a dedo por una persona crea que tenga el derecho de la legitimidad de faltarle el respeto a un Representante electo por miles, cientos de miles y millones de ciudadanos, en el caso de los de los Senadores del Pacto Histórico que fuimos electos por tres millones de ciudadanos; o que se nos pongan condiciones irrespetuosas a la hora de asignar citas o que los funcionarios de la cartera del Ministerio crean que tienen el derecho de dejar en visto a los funcionarios del Congreso de la República cuando les piden las citas, que los dejan en azul los enlaces. Yo creo que uno sigue la conducta de su líder, que como es el líder es uno y si ese es el liderazgo que se está desarrollando de parte del Ministerio de Transporte, déjeme decirle que deja mucho que desear. Que me sumo a las voces que no vamos a tolerar ese tipo de irrespetos, que se trate de esa manera a los Representantes del pueblo de parte de los empleados del Presidente a quienes somos los empleados de cientos de miles y de millones de ciudadanos, no es el trato que corresponde, no es el trato que corresponde y no me voy a quedar callado ante esos constantes desplantes y esos constantes tratos que no se corresponden con el decoro que conlleva el trato con un alto funcionario del Estado y más con el de un Senador o Senadora de la República, que somos los máximos Representantes de la rama legislativa y que deberíamos entendernos con el Presidente de la República, pero que hablamos con sus delegados que son los Ministros, los Viceministros y funcionarios del Estado que, de ninguna manera creo yo, es la manera de tratar o es la forma en la que corresponde tratar a un funcionario del Estado.

Sumo, además, otra preocupación, he presentado yo varios proyectos de ley que en los discursos presidenciales y en las campañas es de conocimiento tanto del Congreso como de los ciudadanos el deseo del Presidente de hacer cambios rotundos a problemáticas que existen hoy en el país que tienen que ver, por ejemplo, con los peajes y las aerolíneas y lo que me encuentro yo cuando presentamos el proyecto, los proyectos en las reuniones con el Gobierno, es un constante discurso que busca torpedear el transcurso del proyecto. Increíble, me reuní la semana pasada con una Vicepresidenta de Latam que reconocía que la empresa Latam manifiesta que efectivamente ellos creen que hay un desequilibrio en la contratación que existe entre la empresa y el usuario y que estaban dispuestos a que revisáramos y concertáramos cambios para poder llegar a una relación más equilibrada, Senador Julio, la empresa Latam, y los miembros del Gobierno nacional haciendo todo para torpedear el proceso, todo para torpedear el proyecto y dando razones únicamente del por qué no, por qué no, por qué no. Eso es absolutamente sorprendente, inaceptable, que en este Gobierno lo que encontremos sea barreras y piedras en el camino cuando de sacar adelante proyectos que favorecen a la gente se trata.

Ni que hablar del tema de los peajes, proyecto que presenté y que, además, está unificado con el del Senador Fabián Díaz Plata, que está la ponencia en cabeza de la Senadora Soledad Tamayo y mía, y en las reuniones que hemos tenido con la ANI, con el Ministerio y con los demás funcionarios del Gobierno, pues lo que hemos encontrado es que pareciera ser, no hombre y ojalá me equivoque, que lo que hay es un intento de favorecimiento con los grandes contratistas que hacen peajes en el país; y lo que uno sigue encontrando, entonces, es que no se reducen el número de peajes, sino que van en aumento, que no están dispuestos ni siquiera cuando uno les habla del tema de la distancia, no están dispuestos a trabajar con el tema de la distancia que en las naciones del mundo se han puesto unos límites claros sobre en qué distancia pueden hacerse peajes.

Y uno diría, un país que tiene más de 170 peajes pues debería tener las mejores vías, pero sucede que según el Foro Económico Mundial, Colombia de 141 países ocupa el puesto 102 en la calidad de las vías, eso da vergüenza, que en un estado tan paupérrimo de las vías hayan 170 peajes y que básicamente hoy transitar por las vías colombianas sea un lujo caro, sea un lujo caro por no decir costoso, hay cosas que son costosas pero que lo valen, pero pagar la cantidad de dinero que hay que pagar en los peajes de Colombia por ese estado de las vías donde la gente se puede matar violando... cada vez que una persona se accidenta, de pronto porque los colombianos no lo saben, desde aquí anunciarles, demanden al Estado, demanden al Estado, cada vez que se vayan en un hueco y ocurra un accidente demanden al Estado, el Estado tiene un deber de tuición con los ciudadanos que implica un deber de cuidado, si hay un hueco ahí, ¿quién tenía la responsabilidad de tapar ese hueco? corresponde una indemnización de parte, ya sea de la entidad de orden municipal, de orden departamental o de orden nacional que no haya cumplido con la responsabilidad de mantener la vía en el estado que correspondía.

Entonces, proyecto de peajes y aerolíneas que esperábamos contar con el respaldo indiscutido del Gobierno, lo que hemos encontrado es resistencia, quejas, nada de propuestas, parece uno a veces sentado con funcionarios del Gobierno Duque.

Precios de la gasolina, no hacemos como Congresistas más que recibir las preocupaciones y las angustias de parte de los ciudadanos, taxistas y personas de gremios que se movilizan en las vías colombianas y que no encuentran hoy un alivio, ni se escucha en este Congreso, ni de parte del Gobierno una respuesta pronta que alivie la problemática del tema de los peajes. Hasta qué punto van a subir el precio de los peajes, perdón, el precio de la gasolina, hasta qué punto va a subir el precio de la gasolina, ya es insoportable para taxistas y familias colombianas distribuidas por todo el territorio nacional aguantar el precio desmedido de la gasolina que sigue y sigue y sigue subiendo y que los ciudadanos están esperando que nosotros les demos una respuesta porque para el por qué no, para el por qué no, para eso teníamos a

los Gobiernos anteriores, para decirnos por qué no se podía hacer nada.

Me recuerda cuando yo fui líder del paro nacional estudiantil y el Gobierno de Duque decía que no había plata a la educación y nos daba mil explicaciones de por qué no. Nosotros no estamos esperando explicaciones y yo como Senador no estoy esperando que me expliquen por qué no se puede limitar el precio de los tiquetes de las aerolíneas, o por qué no se puede limitar las distancias de los peajes, no, estoy esperando que me digan cómo hacerlo, cómo lo hacemos, y si uno no se cree capaz de hacer eso pues da un paso al costado. Pero el Presidente ha sido claro con qué es lo que quiere para el país, con qué es lo que quiere para la ciudadanía y a los funcionarios lo que les toca ahí es hacer caso y parece que esto no está pasando.

Cierro manifestando que estaremos desde este Congreso y desde el Senado muy atentos a lo que está pasando con juntas directivas en diferentes partes del país donde nos preocupa, sobremanera, señora Ministra, que las medidas del Gobierno no sean suficientes para evitar que funcionarios o personas cercanas al Centro Democrático, Senador Esteban, mantengan los espacios del Gobierno y mantengan la gobernanza sobre las áreas que le deberían corresponder a personas cercanas al Gobierno. Uno gobierna con lo suyo y parece que nosotros en algunos casos estamos dispuestos a gobernar con el Centro Democrático y con el uribismo. Entonces, vamos a estar muy atentos porque preocupa realmente lo que está pasando en diferentes zonas del país, Santanderes, Antioquia. Y, quisiera por supuesto, invitar a que seamos muy coherentes con lo que al Gobierno respecta y se garantice la gobernabilidad en esas juntas directivas acompañando a las personas cercanas al Gobierno y no a los proyectos políticos opositores. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Senador Alex Flórez. Tiene la palabra Ministra. Senadora Sandra, por favor para agilizar, qué pena, coloquemos le un límite al tiempo para ser más ágiles en esta... por favor Senador citante.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Para una sugerencia para la Senadora con el tema del tiempo y es que después de la Senadora, recuerde que son las dos intervenciones sobre el alcalde miembro para que ella pueda responder porque si no, nos devolvemos...

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Por favor, y seamos limitados en el uso del tiempo o ¿el citante va a dar almuerzo?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Claro que sí, yo lo doy y usted lo paga.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Senadora Sandra.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Bueno sí, de acuerdo en que seamos justos con el tiempo porque Todos queremos hablar y en eso pues coincido, además que tenemos alcaldes aquí que también quieren intervenir y la Comisión Sexta no excluye. Gracias señora Viceministra o encargada del Ministerio, la doctora Constanza; doctora Mercedes, los funcionarios de los diversos Ministerios que están aquí. Bueno Senador Esteban, importante que se haya convocado este debate en la Comisión Sexta, esa es una de las funciones que están, pero sobre todo que ustedes hoy están haciendo uso del Estatuto de Oposición, que sencillamente el acuerdo firmado en La Habana les dio vida. Es un acuerdo que en la Constitución de 1991 lo formuló, pero que estaba ahí dormido y gracias al acuerdo, hoy está haciendo usted uso del Estatuto de Oposición. Eso es muy importante porque el acuerdo también nos abrió las posibilidades de tener hoy un Gobierno del cambio y que está haciendo inmensos esfuerzos por llevar el Plan Nacional de Desarrollo a los territorios, con muchos obstáculos, los he vivido y los he encontrado en los territorios. Pero este debate se centra en dos temas, las vías en Antioquia, no solo en Antioquia, las vías a nivel nacional.

Yo me he encontrado unas vías que son muy importantes, pero unas vías que no le correspondió a este Gobierno pactar, por ejemplo, pactar obras por impuestos y esa es la vía de Arauca, Arauquita, terrible, llena de huecos. Pero ¿quiénes son los que más dañan la vía? Ajá, las volquetas que transportan carga pesada de las multinacionales petroleras de Arauca. En Norte de Santander, la vía Tibú-Cúcuta llena de huecos, huecos por todos lados y muy peligrosos, pero qué pasa muy seguido, ¿cuál es el tráfico permanente por esta vía? la de las empresas de las de las grandes empresas de producción de aceite o las empresas de palma. Entonces mira, cómo hacemos aquí cuando esto, por ejemplo, este tipo de pactos o de acuerdos no lo ha hecho el Gobierno que hoy está en función en nuestro país. Eso también deberíamos de analizarlo entonces, qué podemos hacer desde el Congreso de la República para hacer un equipo, para hacer equipo o para trabajar conjuntamente con el Gobierno nacional. Porque venir a plantear el problema, eso sí es excelente, plantear el problema, pero plantear la solución yo creo que es lo que nos ha quedado a nosotros un poquito grande, plantear la solución, ahí es donde está la almendra de la problemática que tenemos. Cómo solucionamos las vías de Antioquia, cómo solucionamos las vías de Norte de Santander, cómo solucionamos las vías de Santander que tienen un atraso de casi más 20 años, cómo solucionamos las vías en los territorios lejanos de nuestro país como Guaviare, como Caquetá, como Vichada, como Arauca, como el Chocó, como Nariño, por ejemplo,

como Putumayo, por ejemplo, ese es el reto que tenemos, ese es el desafío de nosotros.

Y yo sí creo que el Ministerio ha hecho un trabajo grande alrededor de esto, no solamente el Ministerio sino todo su equipo que tiene ahí han hecho un trabajo alrededor de cómo superar no solamente la problemática que tenemos de vías en Antioquia sino también una problemática que hemos tenido y que es muy recurrente en nuestro país, que estas vías se dañan cuando hay fuertes inviernos, los puentes que se han ido al suelo y eso no han sido porque las haya construido el Gobierno del Presidente Petro, son otros Gobiernos que han dejado unos puentes en qué condiciones, en qué condiciones que con el tiempo o con el paso de cierta carga al suelo se han ido y hemos tenido hechos dolorosísimos trágicos. A ver, la vía de Bogotá a Villavicencio, por ejemplo, cuántos años tenemos ¿quién concesionó esa vía?, eso deberíamos de hacerlo nosotros aquí, una reflexión profunda y un debate de Control Político, pero yendo a lo que se ha hecho anteriormente porque hoy pedimos soluciones de todo a todo, pero traemos aquí una deuda histórica en vías. Y vuelvo a la vía de Bogotá - Villavicencio, que está concesionada hasta el 2054, cuándo vamos a tener vía nosotros ¿cuándo? yo pregunto eso, pero no se lo pregunto a los Ministerios, no, no se lo pregunto a los señores Ministros que están hoy aquí, lo pregunto a ustedes Senadores y colegas y muchos colegas que llevan aquí en este Congreso de la República muchísimos años y han permitido que esto pase en nuestro país ¿Dónde están los debates de Control Político a las concesiones que han hecho en nuestro país y que hoy aún tenemos unas vías en total deterioro, como lo que nos pasó con la Ruta al Sol, que hoy el Gobierno e Invías están reparando.

Bueno, eso por una parte; lo segundo, yo me quiero referir un poquito a las vías terciarias y las vías terciarias porque es otra de las problemáticas históricas y deudas históricas que ha tenido diferentes Gobiernos con la nación, con sus conciudadanos y hoy se está haciendo un esfuerzo grande y yo aquí estoy viendo que se han firmado más de 900 convenios o un poco, un poquito menos, 900 convenios firmados con organismos comunitarios y que se ha trabajado alrededor de 4.000 km de vías transitables, que no nos alcanza todavía para la pavimentación, pero por lo menos para que los campesinos y campesinas transiten, eso se ha adelantado y eso yo valoro que la señora directora de Invías esté adelantando lo de vías terciarias en nuestro país como está establecido, que es con las juntas de acción comunal, ejecutando con ellas los recursos, dándoles a ellas los convenios para que se pueda ver, por lo menos en nuestro país podamos ver algún día transitabilidad, que los campesinos y campesinas puedan vender o llevar sus productos con más facilidad a las vías 4G que tanto reclamamos aquí y que hoy están, claro que las vías están, pero como la ruta del cacao que conduce de Bucaramanga a Barrancabermeja, que quedó en pésimas condiciones, construida con malos diseños y apenas se estrenó pum que nos quedamos sin

banca y nos quedamos sin vía. Y miren lo que nos ocurrió, a este Gobierno es al que le toca empezar a solucionar lo que otros dejaron.

Yo valoro aquí este debate, saludo que esté la señora Ministra y la directora de Invías, los funcionarios, siempre en esta Comisión estaremos pendientes, pero también hay que saludar los esfuerzos que está haciendo el Gobierno por las vías de nuestro país, eso hay que saludarlo porque sí se están haciendo esfuerzos. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias a usted Senadora. El señor alcalde de Sonsón, adelante señor alcalde Juan Diego Zuluaga.

El alcalde de Sonsón, doctor Juan Diego Zuluaga:

Sí claro, no, voy a ser breve, no me demoro más de 2 horas. Bueno, muy buenas tardes para todos, muchísimas gracias por recibirme aquí en la Comisión, un saludo especial a la señora Ministra, a la doctora Mercedes, a los directivos, al Viceministro, un saludo especial también al Senador Esteban Quintero por convocar a esta Comisión. Vías, ustedes tienen una cartera que es vital, vital. La gente dice que no, vías solo es cemento y ya; les voy a contar una historia del municipio de Sonsón; Sonsón el siglo pasado en Antioquia fue la segunda ciudad más importante del departamento después de Medellín, la segunda ciudad más importante, y el desarrollo vial y el desarrollo ferroviario se dio hacia Medellín y dejó a Sonsón en una esquina del departamento y paró su desarrollo. La población de Sonsón no crece hace más de un siglo, lo mismo que ha pasado en el municipio de Argelia y en el municipio de Nariño que nos siguen. Entonces doctoras, créame que ustedes tienen una labor fundamental en sus cargos que son las vías. El doctor Guido creo que ahorita lo mencionó de la debida forma, desde hace tiempo se ha mencionado llevar esa vía del Renacimiento, créame doctor Guido que la gente ya ni se lo sueña, ni se lo imagina, ni lo piden. Yo soy alcalde electo apenas del municipio, voy a empezar mi labor el primero de enero y la gente ya no pide esa vía porque ni se lo imaginan, no lo esperan. Uno se queda con pocas palabras diciendo el desarrollo que puede tener la región, tanto el oriente en Caldas como el suroriente en Antioquia, uno se queda corto en turismo, en el agro, en muchas cosas.

Yo no quiero ahondar más en eso, quiero resaltar la importancia de esa vía, un compromiso que viene desde el Conpes 4039 que encarecidamente le pido, señora Ministra, que nos ayude, doctora que nos ayuden, de corazón se los pido. Si yo pudiera pedirle una sola cosa, una sola cosa al Gobierno nacional, sería que nos ayuden con esa vía, no más. Sonsón es de los principales exportadores de aguacate en Antioquia y en Colombia; Sonsón está cumpliendo las banderas que tanto hablaba Petro en tema de turismo, donde decía en campaña, reemplazar el petróleo por el aguacate y por el turismo, pero es imposible hablar de aguacate y turismo si ni

siquiera tenemos una vía. Entonces para concluir, yo de verdad le pido encarecidamente Ministra, no solo que nos ayude con ese tema del Renacimiento, que cumplan esos compromisos previos que son tan importantes para el desarrollo, sino que también nos incluya en el trayecto de La Unión-Sonsón, que una de las preguntas del Senador Esteban fue si eso estaba incluido en la vía del Renacimiento. Son 17 km los que están en grave estado en este momento, 17 km que de corazón les pido ayuda. Aquí el Gobierno o la campaña del Presidente Gustavo Petro hablaba muy bonito en muchas cosas y créame que les creo, pero necesitamos que eso se materialice en obras, necesitamos que eso se materialice en obras, que no solo se quede en palabras bonitas.

Ustedes tienen el presupuesto y se va a quedar parte del presupuesto sin ejecutar, entonces de corazones se los pido. Yo vengo con una preocupación, estuve en la capacitación de la ESAP hace 2 semanas, donde en tres Ministerios nos dijeron a rajatabla que Antioquia no estaba priorizado, así nos dijeron en tres Ministerios y yo entiendo que aquí hay una deuda histórica con otros departamentos, yo entiendo que hay que saldar esa deuda, pero no podemos retrasar con lo que hemos avanzado, con obras tan importantes como la del Toyo, con obras tan importantes como la del Renacimiento. Entonces, yo les pido de corazón que nos ayuden, que nos ayuden porque necesitamos esa vía La Unión-Sonsón, necesitamos avanzar con esa vía del Renacimiento, necesitamos terminar los proyectos que se han empezado porque son necesarios para el desarrollo del país y aquí el país debe avanzar todos juntos. Muchísimas gracias a todos ustedes.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted querido alcalde electo de Sonsón. Tiene la palabra José Luis Prada, Presidente del Gremio Camionero Sinalco.

El Presidente del Gremio Camionero Sinalco, doctor José Luis Prada:

Muy buenas tardes para todos y para todas, agradecemos desde el camionerismo tradicional colombiano este espacio en la Comisión Sexta y plasmamos la situación real del camionero tradicional, queremos comentar: El camionero tradicional es aquella persona hombre, camión o conductor asalariado en Colombia, quienes hemos llevado la economía durante años y décadas en nuestro país. Actualmente, por la inoperancia de la trascendencia de décadas y años no tenemos una operación logística en Colombia competitiva, ni viable para nuestro país y es necesario decirlo, que tenemos el merecimiento como país ante todos los países desarrollados, tenemos la manera de poder seguir demostrando lo que somos, colombianos con fuerza y con decisiones para apoyarnos, pero cabe resaltar que mientras en este país no acabemos o no mitiguemos la corrupción, no vamos a ser capaces de salir adelante, siempre vamos a seguir en decadencia.

Al Ministerio de Trabajo les pronunciamos ya varias veces sobre el tema de la ARL, el riesgo laboral de los conductores, nos siguen exigiendo un riesgo laboral 5 donde en la tabla de aforo de los riesgos laborales, los conductores solo debemos tener riesgo cuatro, ahí hay una diferencia en cantidad de dinero que tenemos que pagar los camioneros para las aseguradoras y los demás y nunca es viable para nosotros. Este tema es algo que no entendemos, si hay entes de control y vigilancia por qué se permite esto durante tantos años, cuánta plata hemos tenido que gastar los camioneros, y si lo miramos desde la forma loable, el conductor o el propietario, las empresas de transporte y los generadores de carga en Colombia generamos un recurso económico donde tenemos que estar pagando absolutamente por todo y es inconsciente que las empresas exijan un riesgo laboral donde no cabemos y donde, en caso tal de que ocurriera un accidente con un conductor, tampoco van a ser pensionados, tendríamos que entrar a demandar y demás. En este orden de ideas, sí pedimos el favor que se hagan esos controles y vigilancias exactas y estrictas donde hay una normativa y es fácil hacerla legislar.

La inseguridad, es un tema que hemos venido sufriendo años atrás por el tema de las vías en mal estado. Hemos venido pronunciándonos en ciertas reuniones en todos los espacios que hemos podido participar, no entendemos por qué la ANI, Invías, viendo la trazabilidad del deterioro de las vías nos viven colocando bandas sonoras cada kilómetro en cada instancia ocasionándonos más inseguridad, porque al proponer esas bandas sonoras, tenemos que detener los vehículos porque si no se hace el frenado completo, el vehículo se termina dañando y ya las operaciones, los costos operacionales de nosotros los camioneros no dan abasto para tener que estar yendo a todo momento al taller. Entonces, anteriormente se hacían unos resaltos que era uno solo grueso, ahora pusieron el método de bandas sonoras y eso es imposible, la trazabilidad de la competitividad que nos crea a nosotros como camioneros en el retraso de las operaciones logísticas del transporte es también debido a todas estas situaciones.

Nosotros decimos, les mandamos derechos de petición, les comunicamos, les pedimos explicación de por qué actúan de esa manera, pero como lo decían ahorita los honorables Senadores, si no le responden a usted, imagínense a nosotros; eso es complicado estar uno enviando documentos, pidiendo respuestas del por qué actúan de esa manera y ahí se nos va el tiempo, se nos pasan los años y seguimos en lo mismo.

Los temas de seguridad son temas que se han venido tratando en todos los departamentos, hemos estado con el director Nacional de Seguridad el doctor Mario, con el Ministro de Defensa hemos participado en varios departamentos plasmando la realidad de los camioneros, pero aun así seguimos en la misma situación y la misma problemática. Los que somos camioneros tradicionales conocemos que en Colombia habían hurtos, habían atracos, pero

nunca asesinaban a nuestros compañeros; de un tiempo para acá, ya hace varios años, empezamos a ver esa situación de que nos apuñalan, nos asesinan por robarnos lo poquito que se carga del anticipo ahorita en los vehículos de carga, y es una situación que nos duele y aun así, es más, es una situación que hemos visto que ya nuestra familia, nuestra trascendencia no quiere seguir nuestra profesión, ya hoy actualmente en Colombia nadie quiere seguir la profesión de conducir un vehículo de carga en carretera porque no hay viabilidad. Los salarios, el tema de la logística no da. Hoy en día, ustedes pueden verificar, y las personas que también andan en carretera en un vehículo particular, un almuerzo o un desayuno ya se sale del presupuesto de nosotros, ya no se puede comer las tres veces al día, hay que dormir en los vehículos, hay muchas inconsistencias que yo creo que las conocen pero quiero tocarlas para que empecemos a hacer de verdad un trabajo digno y sano por el camionero tradicional en Colombia que es quien ha llevado este país a la economía del transporte y el cual hoy exigimos y les pedimos que nos pongan cuidado.

Anteriormente, se contrataba directamente con los generadores de carga, el propietario del camión y el generador de carga ;después crearon las empresas intermediadoras y hay empresas que cumplen y funcionan y son legales, pero también hay que decirlo, hay unas empresas de transporte que abusan con descuentos ilegales, que nos decrementan la rentabilidad que le tiene que llegar al hombre camión para poder pagar mejores salarios y para poder obtener mejores resultados en la profesión de transportar.

Nosotros en realidad le pedimos al Congreso de la República, a esta Comisión Sexta que intermedie por medio de los camioneros tradicionales en Colombia, que nos den la mano y que cada vez que sea posible y que se puedan hacer estos espacios, estaremos atentos para poder participar y plasmar la realidad del camionerismo colombiano. Hemos venido durante años reuniéndonos en el Ministerio de Transporte, en el Ministerio de Trabajo, en todos los Ministerios, y siempre han sido palmaditas en la espalda, nunca hemos obtenido resultados y en el paro del 2016, que fueron 47 días que sufrimos todos los colombianos, hay 26 puntos firmados por monseñor, por la Ministra de Trabajo en su momento y a hoy en día es claro y lo podemos revisar y no se ha cumplido un solo punto. Entonces, ahí queda plasmada la trazabilidad del abandono que tiene el camionerismo colombiano acá en este país. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias doctor José Luis. Tiene la palabra usted Ministra.

La Ministra encargada, doctora María Constanza García Alicastro:

Bueno, buenas tardes Presidente, Senador Gustavo; un saludo a todos los Senadores de la

Comisión Sexta que hoy están atentos y siguiendo este debate, al sector transporte, un saludo al Senador Esteban Quintero que hoy nos cita y pone sobre la mesa una serie de temáticas sobre las cuales me quiero pronunciar. Yo, junto con el equipo del sector hemos preparado unas diapositivas, pero Senadores, Presidente, Senador Esteban, voy a aprovechar, yo he tomado atenta nota de las intervenciones que cada uno de ustedes han hecho, teníamos un cuestionario en la proposición 13 y 18 que tuvimos oportunidad de dar respuesta, pero creo que el debate ha permitido tocar muchos aspectos de la generalidad, del entendimiento del sector, y me voy a permitir entonces empezar haciendo unas precisiones y después me voy a ayudar de las diapositivas que habíamos preparado y le propongo, Presidente, que al final de mi intervención, pues miramos la necesidad de que tanto la Presidenta de la ANI o la directora del Invías, Mercedes, hagan algunas precisiones en el caso que consideren que es necesario entrar en algunas especificidades de los contratos de la ANI o de las inversiones a cargo del Invías.

Lo primero que quiero Presidente, Senador citante, pues es decir que nosotros como sector hoy estamos aquí cumpliendo una cita de la oposición, pero esta es nuestra Comisión, ésta es la Comisión Sexta de Senado, de Cámara, donde se tratan los temas de la cartera de transporte y siempre estaremos prestos, dispuestos a estar acá, acompañar las iniciativas, Senador Flórez, que se tramiten dentro de esta Comisión, a atender las proposiciones y a estar acá con el sector, con las entidades de nuestro sector dando las explicaciones y pidiendo también de ustedes ese acompañamiento pues para poder llevar a feliz término todos los proyectos y los retos que tiene esta cartera, que coincidimos con ustedes, es trascendental para el desarrollo del país.

Cuando estuvimos en los diálogos regionales para formular el Plan Nacional de Desarrollo en 51 diálogos, yo tuve la oportunidad de estar en Tumaco, tuve la oportunidad de estar en Puerto Carreño, tuve la oportunidad de estar en Turbaco y desde el sector acompañamos los 51 diálogos y nos llevamos una conclusión que en varias oportunidades le he expuesto al señor Presidente y es, en todos los diálogos siempre estuvimos en el top tres de las necesidades, las vías terciarias, la conectividad digital son los temas que hoy por hoy ocupan los intereses y las necesidades de estos territorios, de estas comunidades. Entonces, ahí junto con ustedes somos conscientes de lo trascendental que son las inversiones de nuestro sector.

Voy a hacer unas claridades que ustedes en sus intervenciones las han mencionado; lo primero Senador Quintero, es aclarar que ni la ANI se acaba, ni tenemos, Senador Guido, concesiones y ahorita le puedo explicar con algunos detalles situaciones particulares de concesiones que hoy por tribunales de arbitramento, por conflictos que se da en la ejecución de los contratos tienen algunas particularidades frente a alguna unidad funcional y hoy creo que

la única concesión 4G y aquí para que hagamos memoria, efectivamente la ANI hoy todavía tiene concesiones de primera y tercera generación, tiene 30 concesiones de cuarta generación firmadas todas en los años 2014 y 2015, que nos hubiese encantado Senadores, que todas estuvieran en etapa de operación y mantenimiento, deberían estar en etapa de operación y mantenimiento, pero la realidad no es esa, la realidad es que solo ocho concesiones hoy están en operación y mantenimiento, tenemos otras 8 por debajo del 20% de ejecución en su fase de construcción y tenemos algunas como es el caso de Mulalo - Loboguerrero en 0% de ejecución y tenemos Bucaramanga - Pamplona en 11% de ejecución; y tenemos Santander del Quilichado que hoy por hoy logró avanzar y lo mismo Santana - Neiva - Mocoa. Y cada contrato, podríamos decirles, y aquí tengo una diapositiva que ahorita les voy a compartir, cuál es el estado de las 4G y tenemos además 4G que suman una inversión a diciembre de 2022 cercana a los 100 billones de pesos, 58 billones de CAPEX, el resto OPEX y que se financia en una estructura y esto puede variar de un contrato a otro, 60% vigencias futuras del Gobierno nacional y 40% peajes.

Ahora, tenemos iniciativas 100% privadas que solo se financian con peajes, nueve iniciativas privadas, vías de luz, Bogotá-Villavicencio, Acceso Norte 1 y otras tantas, que su única fuente de ingreso son los peajes. Y entonces, con esto lo que quiero decir y lo dijo el Presidente ahorita que acabamos de pasar el Congreso de Infraestructura que ha sido tan comentado, tan mencionado, es cuál es la intención de este Gobierno, administrar lo que recibimos e insisto, yo hoy un año y tres meses de estar en el cargo Viceministra de Infraestructura y de tener un mayor conocimiento y profundidad de los contratos de concesión, qué maravilla hubiera sido que estuvieran en fase de operación y mantenimiento, sería una maravilla, pero no es nuestra realidad, Senador. Y aquí ya le dije, la ANI no se acaba, no acabamos las concesiones, estos son contratos con seguridad jurídica, esto es una política de estado que hay detrás de las concesiones y del modelo de las Apps y que a todos los funcionarios que pasen por esta silla, y lo dijo el señor Presidente en la CCI, este Gobierno va a honrar los contratos.

Y nos ha tocado, debo decirles Senadores, dar unas conversaciones complejísimas porque ahorita que los escuchaba, yo recuerdo una...yo también soy Ingeniera Civil así como varios de ustedes, y a veces el mejor ingeniero es el presupuesto, ¿por qué esto? y ahorita les voy a hablar de presupuesto, esto no es, nosotros aquí no tenemos sectarismo contra ningún departamento, esa jamás ha sido una instrucción de nuestro señor Ministro, nosotros hoy estamos administrando el recurso que tenemos, que ustedes nos acaban de aprobar para el año 2024. Y para que vayan teniendo unos números, nuestro sector el año entrante va a tener 13.6 o 13.9 billones de inversión, somos el sector con más recursos de inversión, de los 97.8 billones de pesos de inversión,

el sector transporte tiene 13.9 billones, pero resulta Senadores, que el 71% está comprometido con vigencias futuras, el 71% de ese presupuesto, Senador Esteban, está en la ANI para honrar los contratos de concesión de la cuarta y de la quinta generación, y ¿cuáles son los de la quinta generación? 1000 km en seis contratos carreteros que suman inversiones por 20 billones de pesos. Recuerden que les acabo de decir que las 4G, 100 billones de pesos más estos 20 billones de pesos que este Gobierno debe honrar año a año.

Y entonces en la conversación de las concesiones, ¿qué tenemos Senador Esteban? este año tuvimos que entregar, buscar de nuestro presupuesto 1.1 billones de pesos para girar el descalce de las vigencias futuras que venían del año pasado y eso hay que sumarlo. Este año, Senador Esteban, estamos pagando un riesgo que se materializó en las concesiones que hubiésemos sido felices si no nos hubiese administrarlo en este momento. Y es que los contratos de concesión de la cuarta generación, recuerden ustedes, adjudicados en el año 2014 y 2015, que ya llevan 8 años de haber iniciado, que hoy deberían estar en fases de operación y mantenimiento y ya les dije cuál es la estadística, pues resulta que se materializó un riesgo que está en cabeza del estado que es el diferencial de recaudos, Senador Esteban, y ¿sabe cuánto nos va a costar esa diferencial?, siete billones de pesos. Hoy, ya giramos 2 billones de pesos en el servicio a la deuda, el año entrante vamos a tener que girar 4.6 billones y otro tanto para el año 2025. Y ¿qué haremos? honrar los contratos. Pero esto lo traigo a colación Senador, Senador Guido usted que ha sido y conoce muy bien esto por la experiencia que tienen, esta es la realidad que nosotros tenemos hoy. Imagínense ustedes, aquí uno pierde la proporción de la plata, entonces hoy uno habla de billones y billones así, como si la plata estuviera disponible y la realidad es que no, salir a buscar 7 billones para honrar los contratos y pagar el diferencial de recaudo que se cumple en el mes 96, quiere decir en el año 8, vencimos este año un paquete, ya pagamos casi 2 billones de pesos de diferencial de recaudo; el año entrante en la ANI hay 1.5 billones de pesos en servicio a la deuda que es para pagar los riesgos contingentes de las estructuraciones de la 4G y todas estas plantas suman.

Entonces, si me regalan...ubíqueme por favor en la de presupuesto, siguiente, hay una que compara 2023 con 2024, mira a ver si la siguiente, no, no la veo, pero bueno. Entonces, frente a la ANI concesiones, total tranquilidad, esto lo dijo el señor Presidente, lo dijo nuestro Ministro y se los estoy diciendo hoy aquí en este debate, ni la ANI se va acabar, ni vamos a devolver las carreteras al Invías, ni vamos a dejar de pagar los compromisos que están pactados contractualmente. Tenemos unos rotos enormes, Senador Esteban, contarle también que cuando llegamos al Gobierno recibimos 17 tribunales de arbitramento, 17, que suman pretensiones de 10 billones de pesos. Hoy hace 15

días falló el Tribunal de Chirajara con una serie de pretensiones que ahora nos toca revisar cómo las vamos a honrar y entre esas, Senador Guido, los honorables árbitros consideraron que la multa que se le impuso en su momento al concesionario no era procedente y hoy nos toca salir a buscar la plata para devolver la multa, ese tipo...y ese es el día a día de lo que aquí la doctora Carolina con su equipo de Vicepresidentes tiene que estar resolviendo todo el tiempo. Entonces, Senadores, con esto lo que quiero conversar y decirles y asegurarles, es que este Gobierno reconoce sus compromisos, sabe que detrás de esto hay una política de estado, hay unos contratos, tiene que haber seguridad, seguridad financiera y que aquí no hay sectarismos porque es que ustedes hoy, y esta conversación ya la hemos dado con la bancada de Antioquia, con el gobernador, con pues todos los que se han acercado, con su preocupación que es legítima porque nosotros también acompañamos la necesidad de que no pueden quedar elefantes blancos, o sea, esto cualquiera que esté sentado acá y que tenga la responsabilidad de administrar la infraestructura de este país, pues no puede sentirse tranquilo simplemente diciendo “no, no hay plata y punto”, no.

El reto que tenemos todos porque es que no es salir y decir y qué pena, es que necesitamos 350.000 para el año entrante, no, tenemos que hacer las cifras completas porque lo que necesita Pacífico 1 son 1.2 billones de pesos, eso es lo que necesita Pacífico 1, 600.000 millones para el punto de Sinifaná y 580.000 millones para completar el tramo de doble calzada donde termina la concesión de Pacífico 1; y cuál es, debo decir la buena noticia, que esa plata no se necesita toda de una, esa plata es de 2024 a 2027, 4 años y lo hemos hablado con el gobernador Aníbal, lo hemos hablado con algunos Senadores y Representantes de la bancada antioqueña y es, vamos a tener que sumar esfuerzo porque Senadores, hoy estamos hablando del Túnel del Toyo, pero es que el Invías al Túnel del Toyo le invirtió 1.4 billones de pesos, fueron inversiones del Invías. Yo le pregunto hoy a la doctora Mercedes y al equipo del Invías, y por qué ahora nos faltan 450.000 millones, pues para los que son ingenieros la respuesta es “porque contratamos con estudios a fase 2”, o sea, los estudios con los que contratamos estaban a nivel de factibilidad y esto normalmente sucede, cuando uno contrata obras a nivel de factibilidad y pasa a hacer diseño fase tres, pues empiezan a incrementarse los valores.

Hoy nosotros, debo decirles, por instrucción del señor Ministro, estamos buscando las estrategias Senadores, para poder ubicar algún recurso en el año 2024 y honrar los compromisos, pero esto nos va a exigir a todos, a todos, sumar esfuerzos. Y por eso en el Plan de Desarrollo redactamos un artículo y algunos nos decían “eso es innecesario”, pero quisimos dejarlo ahí, concurrencia de fuentes, aquí vamos a tener que ver qué podemos sumar de regalías. En nuestro sector en los últimos años, Senadores, se han viabilizado proyectos por 10

billones de pesos de la fuente de regalías, nuestro sector es el sector que más baja recursos de la fuente obras por impuestos; y somos el año entrante el sector con más recursos asignados. Ahora, cuál es el reto que tenemos y quiero mencionar el Invías; nosotros señores Senadores, cuando eh redactamos el Plan Nacional de Desarrollo, fuimos a los diálogos regionales, listamos todos los proyectos y en febrero entramos al Plan Nacional de Desarrollo para discusión y aprobación del Congreso, entramos con una batería de proyectos y salimos con el triple de proyectos porque cada Representante, cada Senador en su legítima labor pues incorporó y quiso ver reflejado, escrito en el plurianual departamental, departamento por departamento, los proyectos que consideraba importante.

Antioquia tiene 41 proyectos estratégicos matriculados en el Plan Nacional de Desarrollo, inversiones que pasan de lejos 50 billones de pesos, todas las vías, todo lo que está planteado como necesidades en el departamento de Antioquia. Y debo decirles Senadores que si ustedes van al regionalizado del presupuesto del año 2024 y miran qué presupuesto hay asignado en Antioquia, son casi tres billones de pesos que están hoy del sector transporte asignados al departamento de Antioquia. Entonces ni hemos suspendido giros, ni nos estamos llevando los recursos para otros departamentos. Insisto, comprueben lo que les estoy diciendo, cojan el regionalizado, ahí están los rubros, ahí están los proyectos, obvio, gran parte son los aportes a las 4G. El año entrante la ANI tiene 7.5 billones de pesos asignados, 98% giros de vigencias futuras a las 4G y a las 5G.

Entonces señores Senadores, hoy estamos convocados acá hablando de obras e inversiones principalmente en el departamento de Antioquia, unas necesidades frente a Túnel del Toyo, son 450.000 millones adicionales que tiene que poner el Invías para poder terminar las vías de acceso al Túnel. Ya logramos un acuerdo, estuvimos en semanas pasadas hablando con el gobernador, de que la gobernación movilice recursos para lo que se requiere en la fase uno, se va a hacer cargo de la operación del Túnel, que además desde el sector transporte aprobamos un peaje para que se pueda financiar la operación del Túnel, todos los equipos electromecánicos y lo que eso necesita en términos de operación, y nosotros como Invías estaremos verificando cómo lograr gestionar un recurso adicional y ahí entonces vuelvo al tema de la concurrencia de las fuentes, nosotros hoy por hoy vemos en la valorización una oportunidad, las vías y las inversiones que hemos hecho en el departamento de Antioquia y esto se lo hemos dicho al señor gobernador tienen un potencial de 2.5 billones de pesos en valorización, creemos que nos toca sumar, Presupuesto General de la Nación que es escaso. Recuerden ustedes señores que el año 2024 el Gobierno nacional tendrá 502 billones de pesos de Presupuesto, de los cuales 97.8 son inversión, más o menos 310 billones son funcionamiento, y 96

billones son servicio a la deuda, Y este es el recurso que nos asignaron y aquí quiero entonces entrar al Invías. Cuando recibimos el Plan de Desarrollo, aquí con la doctora Mercedes nos sentamos línea por línea, departamento por departamento, proyecto por proyecto, los identificamos, los valoramos.

Miren, en el Plan Nacional de Desarrollo, Senadores, hay 99 proyectos de vías secundarias que pueden tener un valor estimado de 7.7 billones, de los cuales... qué pena, es que yo no logro concentrarme, de los cuales 43 proyectos tienen estudios y diseños. Entonces el Invías hizo un ejercicio, Senadores, y dijeron “listo, yo para hacer todo lo que dice el Plan de Desarrollo que tengo que hacer, necesito 47 billones de pesos” le descontamos 12 billones de pesos Senadores, que tenemos en vigencias futuras, como el Conpes que nos estaban mencionando ahorita, que realmente es un Conpes de 511.000 millones de pesos, que tiene varios proyectos, entre esos el proyecto de Nariño, Dorada con 220.000 millones más o menos que tiene esa vía. Pero ¿cuál es la realidad? dijimos para el 2024 necesitamos 9.3 billones de pesos y finalmente tenemos 3.9 y nos asignaron 200.000 millones de pesos adicionales, o sea, el Invías el año entrante en inversión tiene 4.1 billones de pesos. Y entonces aquí voy a empezar a hablar un poco de peajes; resulta que el país tiene 185 peajes, de los cuales 125 son de la ANI, ¿para pagar qué? las concesiones de primera generación, tercera generación, cuarta generación, quinta generación que administra la ANI, 7.700 km bajo el modelo concesionado que se paga con 125 peajes que recaudan al año más o menos 4 billones de pesos.

El Invías administra 10.200 km de red vial no concesionada nacional con 29 peajes que recaudan 1 billón de pesos. Entonces, aquí viene un tema que es importante, el 25% de los recursos del Invías son recursos propios que los generan los 29 peajes o la contraprestación portuaria, porque ahí tenemos una fuente que entra al Invías; pero el 75% de los recursos que tiene el Invías vienen del Presupuesto General de la Nación, luego señores, aquí no hay mezquindad, aquí no hay sectarismo, aquí no hay ninguna instrucción de no inviertan acá, no pongan allá, aquí lo que hay es lo que hace un padre de familia cuando tiene bastantes hijos, nosotros tenemos, si lo vamos a mirar en hijos de departamentos, pues tenemos 32 hijos, 32 hijos donde tenemos que distribuir los recursos y eso es precisamente lo que, como Gobierno, tenemos que hacer, debemos hacer.

Frente a la vía Unión-Sonsón, voy a aprovechar para referirme a eso, en los últimos años Senador, se han invertido, usted hizo una pregunta puntual, 13.000 millones de pesos, este año sacamos un contrato por 2.600 millones de pesos, el año entrante efectivamente tenemos una partida que es insuficiente, sí, es insuficiente, lo reconocemos. Y frente a la pregunta que ustedes nos hacían de que si en el convenio firmado con la gobernación, ojo, porque estos recursos son del Invías, del Gobierno nacional, no del Invías, del Gobierno nacional; el

Gobierno nacional a través de vías para la legalidad y vías para la reactivación 2.0, que son dos Conpes, invirtió 12 billones de pesos al año 2030 y a cada gobernación le entregó unos recursos para acompañar inversiones en vías secundarias. Entonces, frente a la pregunta de que si la vía La Unión-Sonsón hace parte del convenio, la respuesta es no Senadores, no está, de la información que tenemos los recursos están asignados para la vía secundaria, no para la vía primaria, la vía de la red nacional. Pero creo que ahí hay una oportunidad Senador, de sentarnos con la Gobernación, con el Gobierno y mirar qué posibilidades hay. Efectivamente ya se hizo una primera contratación por 5 años, ¿por qué? porque la gobernación no podía comprometer vigencias hasta el año 2030, entonces lo que hizo fue coger las vigencias sobre las cuales tenía gobernabilidad y contratar por 96.000 millones una primera inversión, pero ahí hay otros recursos y creo que y dejo esto como una tarea y un compromiso para que nos sentemos a revisar qué posibilidades hay que los recursos, Ingeniera Mercedes, que están asignados para esta vía de Nariño a La Dorada que hace parte de la vía del Renacimiento podamos, podamos equilibrarlos y llevar algún dinero adicional para los 17 km que nos han mencionado están en muy mal estado en la vía de Sonsón-La Unión.

Frente al tema de los peajes y me quiero referir aquí al Decreto número 050, el Gobierno nacional tomó una decisión de política pública viendo en la evolución de los temas inflacionarios y esto fue lo que llevamos al Decreto número 050 y fue el congelamiento de la actualización del IPC de los peajes. Esa medida solo en el año 2023 tiene un costo estimado de 800.000 millones que el mismo Congreso en la edición presupuestal, en la última edición presupuestal que tuvimos, tuvo a bien aprobar 500.000 millones de pesos para llevar a la ANI al servicio a la deuda y poder compensar el no incremento de los peajes que, insisto, es una medida de política pública. ¿Qué viene ahora? ya está publicado el decreto para empezar la normalización de los peajes, lo que esperamos o lo que planeamos es, en enero hacer el incremento del IPC 2022; hacia junio evaluar el incremento del 2023; y no terminamos ahí Senador Esteban, resulta que nosotros hoy tenemos 13 peajes que fueron vandalizados, quemados, que hoy no se están recaudando; tenemos 16 peajes que los estructuradores de 2014 y 2015 y las autoridades de ese momento consideraron que era procedente los aumentos y aquí el Senador Guevara y varios de los Senadores han hablado de los aumentos, que debían hacerse unos aumentos para poder hacer los cierres financieros y pagar las obras de estas concesiones. Hoy tenemos 16 peajes donde desde el estallido social, desde la pandemia y luego el estallido social no hemos podido hacer los incrementos contractuales y esto automáticamente pues materializa unos riesgos dentro de los contratos de concesión que están cargados a la Nación y que debemos compensarlos. De la ANI, concesiones siempre ANI y en total 36 y 9, 45 contratos de

concesión, carreteras se administran en la ANI de primera, tercera, cuarta y quinta generación.

Entonces hoy el plan que tenemos como Gobierno, Senador Esteban, y para todos los Senadores que han tratado el tema de los peajes, entonces vuelvo a recapitular, 9 concesiones que solo dependen de los peajes, que en el momento en que el peaje deja de ser una fuente, pues automáticamente pues eso genera unos desequilibrios dentro de los contratos y estos contratos de iniciativa privada no tienen fondo de contingencias, ¿por qué? porque la ley trae expresamente pues una prohibición de aportes de dinero público y pues todo el ecosistema de las apps de iniciativa pública. Entonces, hoy el plan que tenemos como Gobierno está publicado el decreto, es normalizar el incremento de los peajes. Desde el decreto 050 nos habíamos dado para que esta normalización se diera hasta diciembre del 2024 y hoy seguimos en esa línea. ¿Qué nos queda en este momento? salir a pagar las actas de compensación, Senadores, ahí y el Congreso, insisto, tuvo a bien una adición de 500.000 millones de pesos que ya ingresaron al presupuesto de la ANI, con la cual estaremos haciendo las compensaciones por el no incremento de peajes. Y aquí quiero traer un dato a colación, acaba de publicarse el costo de la logística en el precio final de las ventas, entonces cuando un producto llega al consumidor final, Senador Esteban, el 17.9% del valor del producto es la logística, el costo de la logística. Ahorita algunos hablaban de logística en sus intervenciones, el representante del camionerismo hablaba de logística, pero resulta que de ese precio solo el 35% es el transporte.

Somos conscientes y ustedes acá han hablado el incremento de los combustibles también para que tengan un dato presente y es, los camiones de más de 10.5 toneladas en un 95% se mueven con ACPM, con diésel, solo un...hay volquetas que están ahí entre los 10 - 5 que aún están en temas de gasolina. Estos datos los doy de nuestro RUNT, cifras oficiales. Y frente al tema del ACPM, en este momento tanto el sector Minas, el sector Hacienda, el sector Transporte, porque esto no es un tema que sea del resorte exclusivo del sector transporte, obvio nosotros recibimos porque están en nuestro sector, pues toda la discusión que se da con los diferentes gremios, pero hoy estamos en mesas de trabajo con el sector de la carga y estamos trabajando propuestas frente al tema del ACPM. Y, lo decíamos en la respuesta a las proposiciones, la necesidad de o la necesidad no, la existencia del SICE-TAC que es nuestro sistema donde se regulan los fletes, donde se regulan las tarifas y donde permanentemente se hace seguimiento a los costos fijos, a los costos variables, pues para poder tener una regulación y en eso, Senador Esteban, el compromiso nuestro como sector y además también con la Superintendencia de Transporte, para hacer seguimiento y que no haya... primero, que hayan unos precios actualizados que es el deber ser y segundo, que no hayan abusos frente a las tarifas y a los fletes que se cobran. Frente al tema del INVIR, varios de ustedes lo han mencionado,

el Instituto Nacional de Vías Regionales, nosotros expedimos el decreto 1961 porque el Congreso de la República le dio facultades extraordinarias al Presidente, que son facultades exclusivas del Congreso definidas en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Política, y por eso hicimos los estudios, tuvimos el acompañamiento del Banco Mundial y expedimos el Decreto 1961 que crea este Instituto.

¿Y por qué lo hacemos? voy a decirles porque es que es importante también que recordemos cómo son las competencias en la red nacional; el país tiene 18.000 km de vías nacionales, ya les dije cómo se administran, 7.700 a cargo de la ANI detrás del modelo concesionado y 10.200 km en el Invías. Pero el país tiene 45.000 km Senador, de vías secundarias que son competencia de las gobernaciones, no son competencias del Invías, ni del Gobierno nacional, pero que el Gobierno nacional es consciente de la importancia de las vías secundarias y ha venido acompañando históricamente. Uno ve el último Gobierno del Presidente Uribe, Santos 1, Santos 2, Duque, este Gobierno, Gobierno tras Gobierno han dispuesto recursos para acompañar las vías secundarias y eso es el Conpes de reactivación 2.0, reactivación 2.0 son inversiones, si no me falla la memoria Mercedes, por 9 billones de pesos, a 2030 solo para vías secundarias. Y hoy este Gobierno también está diciendo “necesitamos acompañar las vías secundarias”. Pero ahora me voy a ir a las terciarias, hablaban de un registro de 200.000 km, el registro oficial Senadores, son 142.000 km de los cuales 27.000 son competencia del Invías, 103.000 son competencia de los alcaldes, y los 10.000 restantes son competencia de las gobernaciones, pero y aquí vuelvo, los Gobiernos conscientes de que el desarrollo depende de las vías y principalmente de las vías regionales, han hecho inversiones muy importantes en la red secundaria. Nosotros y lo mencionaba ahorita la Senadora Jaimes en su intervención, efectivamente el Invías había firmado...

Ay perdón, Sandra Ramírez, qué pena Senadora, a hoy hemos firmado más de 1.000 convenios solidarios por 220.000 millones de pesos, son convenios con 1.000 juntas de acción comunal, pero también debo decirle que hemos firmado convenios con alcaldes por 310.000 millones de pesos y en este momento también estamos suscribiendo algunos convenios ¿para qué? para completar el alcance de las metas del programa Colombia Rural, que tenía inversiones por cerca de 5.7 billones de pesos, 27.000 km, que conscientes de que las obras hay que terminarlas, pues estamos movilizandounos recursos adicionales 470.000 millones de pesos para completar las meta físicas del programa de Colombia Rural. Ahora, qué tuvimos nosotros en este Gobierno, nosotros recibimos un Invías que venía de presupuestos de 5 billones de pesos en el año 2021, si sumo el Invías, la Aerocivil y la ANI, estas tres entidades que representan el 95% de la ejecución de este sector, tuvieron Senador Esteban, 12.8 billones

de pesos en presupuesto 2023, en plata este año. Nosotros recibimos un sector con 9.6 billones, o sea, 3 billones de pesos menos en inversión, ¿y dónde estuvieron esas inversiones o esa reducción? en el Invías, cuando usted mira la Aerocivil, la Aerocivil es una entidad que ejecuta recursos propios que provienen de la contraprestación de los aeropuertos, ¿principalmente cuáles? Bogotá, Rionegro, que hoy la ley permite que los municipios también reciban un 20% de la contraprestación de los aeropuertos, pero el Invías se ha mantenido en inversiones de 1.1 billones, 1.3 billones, 1.2, todo eso en plata 2023 y el año entrante tendrá 1.7 billones de pesos, entonces uno diría, la Aerocivil, se ha mantenido, el Invías, en cambio no Senador.

Y parte de las conversaciones que hoy usted ha traído a este debate son inversiones del Invías, el Invías tuvo 5.8 billones en el 2020, lo recibimos con 3.4 billones, de los cuales el 50% era en vigencias futuras, 1.7 billones de los programas de legalidad y reactivación y el Congreso tuvo a bien hacer adiciones al Invías, hoy tenemos un Invías de la vigencia 2023 de 4.3 billones de pesos, precisamente por eso hemos podido hacer las adiciones a los convenios de los que les estoy hablando; y en el programa de Caminos Comunitarios para la Paz Total, recibimos 367.000 millones que son los que nos permiten hoy firmar 1.000 convenios por 220.000 millones. ¿Por qué creamos el INVIR?, muchos dirían “fortalezcan el Invías”, pero hoy también creemos que una entidad de 4 billones de pesos, 4.5 billones, 5 billones debe ocuparse de la red vial nacional, 10.200 km, debe ocuparse de los ríos a excepción del río Magdalena que está en Cormagdalena, debe ocuparse de los temas marítimos que tiene también dentro de su misionalidad y considero este Gobierno.

En el Plan Nacional de Desarrollo, artículo 368, el Congreso de la República revistió al señor Presidente de facultades extraordinarias y creemos que es una entidad y que es una labor especializada porque creemos que las vías terciarias de nuestro país, como se han construido y muchos de ustedes lo mencionaron en sus intervenciones, deben permitirse y como lo tiene la ley, si ustedes van a la Ley 2166, Senador Esteban, que organiza todo lo que tiene que ver con las juntas de acción comunal, en su artículo 95 permite que se firmen convenios solidarios con las juntas de acción comunal; la Ley 2160 modificó la Ley 1150 y permite que contratemos con consejos comunitarios, organizaciones indígenas, cabildos y eso es precisamente lo que busca el INVIR, tener una forma diferente de desarrollo de esta infraestructura trabajando de la mano con las comunidades. ¿Qué viene? Viene un régimen de transición, el Invías desde el primero de enero seguirá encargado de los programas, seguirá ejecutando los recursos, el Invías el año entrante tiene 450.000 millones de pesos para red vial terciaria, 400.000 en caminos comunitarios para la paz total, 50.000 en subred vial terciaria que son 27.000 km y seguiremos la ejecución para dar el tránsito ordenado hacia la creación del INVIR. Hoy nos levantamos con la demanda del decreto,

nos levantamos...no hemos sido aún notificados, no sabemos si fue una demanda a todo el decreto o fue una demanda a un artículo en particular, pero pues estaremos prestos a dar las precisiones y acatar las disposiciones que se hagan desde las altas cortes frente al tema del INVIR.

Frente a los recursos de las concesiones y aquí vuelvo a Antioquia, yo creo Senadores, que lo que nos queda y como lo hemos conversado con la con la bancada, con el gobernador saliente, el gobernador Aníbal, es primero entender que estos recursos no se necesitan en un año, si, no es que para el año 2024 requiera los 1.2 más los 450, imagínense, estamos hablando de 1.6 billones de pesos, casi que es el presupuesto de la Aerocivil, es lo que se necesita para completar estos puntos de la vía de Pacífico 1. Sabemos que este es un recurso de 4 años, sabemos que ahí está la fuente de valorización, que es una fuente potente que nos puede ayudar a sumar recursos y estamos prestos, Senadores, en la medida que logremos concretar recursos. Les hago aquí un comentario, los 3.2 km del Invías, del tramo que le correspondía al Invías hoy ya tiene estudios y diseños cerrados y tiene licencia ambiental. ¿Pero qué tenemos hoy en día en la ANI? que eso no se lo podemos adicionar a la concesión de Pacífico 1 porque esto es un tema de obra adicional, ese tramo no hace parte de la concesión como tal, ahí termina la concesión y los 3.2 km es para conectarse a primavera.

Entonces tendremos, en la medida que logremos con el Ministerio de Hacienda, con el Congreso, con el sector, ubicar recursos adicionales, vamos a estar ejecutando las obras. El tramo de Sinifaná requiere cerrar estudios y diseños porque ya se están haciendo por parte del concesionario, requiere al cerrar los estudios y diseños, cerrar el valor de las obras porque eso es un valor aún incierto, se habla de 600.000 millones de pesos, pero mientras no estén cerrados los estudios y diseños habrá que revisar y requiere licencia ambiental. Estos tres trámites nos ponen en que nosotros realmente vamos a requerir recursos hacia el 2025 siendo optimistas, o en el año 2026. Insisto y no hay aquí temas de sectarismos, no hay aquí absolutamente nada de nuestro Ministro, de nuestro sector, que desde nuestra cartera se den instrucciones de que no hay recursos para uno u otro departamento, al contrario, venimos haciendo un ejercicio de honrar, insisto, nuestro sector 70% son vigencias futuras asignados a los diferentes departamentos del país y lo que estamos haciendo, Senadores, pues es una administración del recurso que se nos asigna. No aquí, de verdad y lo digo, quiero ser reiterativa, esto no es un tema de mezquindad, esto es un tema de que hoy el país tiene unas dificultades económicas, esto es un tema de que nos tocó salir a buscar 1.1 billones de pesos para pagar el descalce de las vigencias futuras, esto es un tema de que tenemos que alistar 4 billones de pesos adicionales para pagar los diferenciales de recaudo, esto es un tema de que, no lo he mencionado, pero todo el tema del cambio climático ¿sí?, entonces nos

toca salir a agenciar recursos, 100.000 millones para atender el punto de la vía Rosa de la Panamericana, recursos aquí para la vía Bogotá-Medellín, recursos para Necoclí-Arboletes, recursos para Cúcuta-Ocaña, recursos en este momento Senador.

La vía Bogotá-Villavicencio, lo decía muy bien la Senadora Ramírez, es un contrato de concesión 4G, más de 8 billones de pesos, un CAPEX de 3 billones, un OPEX de más de 5 billones de pesos, que se termina en el año 2054. Sabe Senador ¿cuánto vale hoy atender los puntos críticos del corredor, 55 puntos críticos que no están cargados a los riesgos de la concesión? 1.2 billones de pesos. Le hemos dicho la Unidad de Gestión de Riesgo, por lo menos hay 16 puntos súper estratégicos, casi que un poco más de 383.000 millones de pesos, éste es el sector que hoy administramos Senador, esta es una realidad frente al estado de las vías, una realidad frente al recurso que se nos asigna, un Invías que recibe 75% de recursos de la nación que terminan siendo insuficientes, una ANI que parece poderosa, mírenla ustedes en esa diapositiva, tendrá el año entrante 7.4 billones de pesos de los cuales el 98.8 es inflexible, quiere decir que son las vigencias futuras de los contratos de concesión Entonces, Senadores, yo hice...rápidamente pasé por muchos temas, pero insisto, en el tema de La Unión-Sonsón, Senador, nos vamos con una tarea y es, revisemos cómo podemos generar un recurso, cómo podemos mirar en el convenio, cómo podemos unirnos para mejorar y poder llevar un recurso adicional, entiendo que los 13.000 millones han sido insuficientes, es una vía del orden nacional y nos vamos con la tarea de revisar qué podemos hacer.

Y en el caso de Pacífico 1 y el Túnel del Toyo, ya también con el gobernador entrante, con el alcalde, con el Invías, seguiremos en la tarea de sumar esfuerzos para ubicar esos recursos, es que el Invías comprometió 1.4 billones en el Túnel del Toyo, o sea, no es menor, entonces hoy nos dicen “recibimos por peajes 70.000 millones de pesos y tenemos certificados que solo invierte en 30.000”, en el Túnel del Toyo hay 1.4 billones de pesos del Gobierno nacional y con el compromiso de salir junto con la gobernación a buscar los recursos adicionales. Nosotros y se lo digo Senador Esteban, en algún momento dijimos, nos quedamos con el ingreso del peaje, pero entendimos y así lo acordamos, que ese ingreso se va a usar exclusivamente para la operación del Túnel y entonces ahí estamos también cediendo ese recurso pues para poder garantizar la operación del Túnel.

Yo insisto y aquí voy a hacer un comentario frente...porque también siento un malestar en los diferentes Senadores, en el Senador Guido, en el Senador Flórez, si de nuestro despacho en algún momento se pregunta cuál es la agenda, no es más que para llegar preparados, para poder saber si es un tema de la ANI pues invitar a la doctora Carolina y que venga con la tarea hecha; si es un tema del Invías, hacer lo propio. Estamos siempre dispuesto, yo creo que yo aquí me he reunido con algunos de ustedes

y con todos los que necesitan y además porque lo entendemos que es legítimo la representación del Congreso en el rol que tienen. Y de nuestra parte, de la parte del Ministro William hacia nuestros directores, hacia nuestro equipo, pues es el total respeto y es el trabajo en equipo. A nosotros nos interesa que nuestra Comisión esté al tanto de la realidad del sector, que nos acompañe y frente a eso ratificamos que, de ninguna manera, tenemos una línea diferente al respeto, a trabajar de manera conjunta Senadores, aquí nadie está satanizando las concesiones, aquí nadie está no queriendo acompañar una u otra iniciativa, aquí lo que hay es, hoy por hoy un entendimiento profundo de este sector y un llamado también siempre a actuar con responsabilidad, con concurrencia, con colaboración porque somos conscientes que la infraestructura es vital para el desarrollo del país a pesar de que no es competencia única del Gobierno nacional, queremos seguir acompañando a los Gobiernos locales para lograr esos recursos. Entonces, Senador Gustavo yo voy a dejar acá, traté de tocar muchos temas, finalmente no seguí las diapositivas y quisiera preguntarles si consideran que fue suficiente mi intervención o quieren alguna precisión o complemento de parte de mis compañeras de gabinete, Presidenta de la ANI y directora del Invías.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Un minuto Senadora, un minuto, calma. Senadora.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias Presidente no, una pregunta con mucho respeto, doctora Constanza. Y yo tengo también mucho respeto por la Corte, pero hace poco la Corte en una reciente Sentencia, la C489 de 2023, que nos quita de las regalías, quita de las regalías, me dicen si estoy diciendo mal, quita de las regalías un presupuesto y en su intervención oí que ustedes también o no ustedes sino el Ministerio utiliza presupuesto de regalías para ejecutar obras. ¿Han analizado ese impacto que vamos a tener nosotros? Porque...mejor dicho, ¿han analizado ese impacto que vamos a tener o el Ministerio ha hecho ese análisis en las diferentes ejecuciones de presupuesto que hay en el país.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Ministra.

La Ministra encargada, doctora María Constanza García Alicastro:

Bueno, frente a eso Senador, ahí es, bueno, las regalías están dispuestas con diferentes distribuciones, unas son departamentales, bueno, esto tiene todas las categorías. Nosotros, cuando le hacemos seguimiento a lo que se ha invertido en regalías, nosotros en el Ministerio de Transporte tenemos la función de dar aval a los proyectos que van con aval del Gobierno nacional, que son un 40% de algunas categorías de regalías. Nosotros

hemos dado avales del 2019 a hoy a 10 billones de pesos en proyectos, que son recursos regalías asignados a los departamentos, asignados pues a las diferentes carteras. Recuerden ustedes, por ejemplo, el río Magdalena tiene regalías, los regionales tienen regalías y así hay una bolsa común de regalías. Entonces, de los últimos años tenemos el récord de haber viabilizado 10 billones de pesos, de los cuales están contratados un poco más de 4 billones de pesos contratados por los alcaldes, contratados por los gobernadores. En el caso, y aprovecho también, del mecanismo de obras por impuestos que arrancó con 250.000 millones, luego 500.000, este año tenemos 800.000 millones, esto suma más o menos 1.9 billones de pesos, el 50% se ha llevado a proyectos de infraestructura, esto es en municipios PDET y SOMAC, entonces esos son los récords de esos valores. Ahora, nosotros esperamos porque el impacto de la decisión es transversar a todo el Gobierno, pues nosotros esperamos que no se nos reduzca el presupuesto y que nos mantengamos en los niveles que ya fueron asignados a nuestra cartera.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias querida Ministra. Senador Esteban si quiere dejamos intervenir... ¿vas a intervenir directora? Bueno Senador, el citante.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno, Presidente muchas gracias por darme el uso de la palabra, vuelvo y repito, gracias por las garantías que da esta mesa a la oposición, a usted, al Vicepresidente, al Secretario. Yo creo que ya llevamos más de 4 horas de debate, el debate ha sido largo y ha tocado muchos temas, no es porque haya sido, por decirlo así, falta de planeación querida Ministra, sino porque esto estaba enmarcado dentro de una Audiencia Pública y seguramente la Audiencia Pública nos tomaba todo el día, pero lastimosamente ningún funcionario del Gobierno, ningún Ministro, jefe cartera pues confirmó la asistencia a esa Audiencia Pública, por eso lo tuvimos que hacer como debate, más por las peticiones de los transportadores y por eso buscamos que nuestro partido Centro Democrático, como herramienta de oposición, pues ese debate que me corresponde en el periodo, Dayron, fuera precisamente para darle algunas claridades y tratar de solucionar algunas problemáticas o resolver algunas inquietudes que tenía el gremio transportador.

Usted ha hecho una intervención bastante amplia, yo no puedo salir a decir que no estoy conforme con las respuestas, es decir, no estoy de acuerdo con muchas de ellas, pero usted dio respuesta a las inquietudes, que eso es importante. Sin embargo, quisiera decirle que faltó por hablar la ANI, Invías, no es culpa de ustedes, creo que tampoco mía, sino que pues precisamente aquí estamos y estamos en la Comisión donde estamos apenas cuatro Senadores en este momento, entonces creo que para agilizar y para llegar como a acuerdos importantes, por eso le

dije al Presidente si me daba la palabra para culminar y para dar las conclusiones. En el mismo sentido falta el Ministerio de Defensa y la Fuerza Pública, la Policía, sin embargo, pues tendremos el momento para que nos respondan algunas inquietudes, nosotros somos uno de los firmantes de la moción de censura al Ministro de Defensa y seguramente muchas de las causas son precisamente esto que se tocó acá, entonces seguramente en ese debate pues estaremos nosotros recibiendo las respuestas. Y frente al tema del Ministerio del Trabajo, el Viceministro ha estado supremamente atento, pues nos correspondió estar aquí al lado y hemos podido hablar y ha generado un diálogo bien importante con los transportadores para responderles algunas preguntas y que quede en el contacto con ellos, entonces en ese tema yo creo que quedamos muy bien frente a las respuestas que le puedan brindar.

Frente a su intervención Ministra, lo primero, vía del Renacimiento, vía La Unión-Sonsón, aceptada la invitación, creo que después de este debate podemos hacer una mesa técnica en la cual podamos coincidir los Senadores de la Comisión Sexta, su cartera el Ministerio de Transporte, Invías y el gobernador entrante, el doctor Andrés Julián Rendón y el alcalde también, por supuesto, los alcaldes, sería la alcaldesa de La Unión y el alcalde del municipio de Sonsón, estoy seguro que si unimos esfuerzos, ahí podríamos tratar de solucionar esa problemática que en realidad, en realidad, como decía la alcalde ahora, la vía del Renacimiento sería una dicha para todos y sería muy importante, pero primero hay que solucionar lo urgente y lo urgente es que esa vía, esos 17 km están en un muy mal estado y que 2.500 millones de pesos no van a alcanzar para nada. Entonces, le agradezco su disposición y de antemano pues estaré entonces molestándola para que hagamos esa mesa técnica lo más pronto posible. Muchísimas gracias.

Frente al segundo tema, que es la autopista Medellín-Bogotá, en ese usted no me dio respuesta, pero si quiera no me la dio porque tengo un dato mucho más grave y es donde yo quiero que usted ahorita me responda o en caso tal, alguien del Ministerio. Yo le decía a usted en este tema de la autopista Medellín-Bogotá, con el Invías se ha hecho o se han invertido unos recursos, tampoco lo suficiente porque la vía está cada vez peor. Pero es que Ministra, ahí hay dos peajes. El doctor Óscar Darío dice que eso es mediante ley, yo no creo que en este momento esté la ley, pero yo creo que si es una política de estado que ustedes también deben empezar a utilizar o es mi sugerencia. Hay dos peajes en donde se recaudan, ahorita dije que cerca de 100.000 millones de pesos, tengo una cifra más concreta y me dicen que se han recaudado en este año 80.000 millones de pesos y ahorita les dije que se habían destinado 20.000 millones de pesos para el mantenimiento de la vía y no son 20.000 son 6.000 millones de pesos, ¿por qué no utilizamos ese recaudo de los peajes para hacerle mantenimiento a esa vía? Usted, está bien, me ha hablado de que hay mucha precariedad de recursos para el tema del

transporte, para Invías, etcétera, para la ANI, pero ahí están esos peajes y además iría con la filosofía que yo creo que los colombianos están pidiendo. Estoy seguro que un colombiano va a ir a pagar un peaje y por más duro que le vaya a dar, no le va a dar tan duro si ve que la vía está en buen estado y eso es lo que yo creo que están reclamando; y tenemos dos peajes ahí y esos recursos que se recaudan, que no son pocos, que son 80.000 millones de pesos no se están destinando para el mantenimiento de esta vía. Entonces, sería muy importante que usted nos responda el por qué no se están utilizando para eso o más de que no se estén utilizando, nos diga el por qué, mejor que se comprometa a utilizar esos recursos en el mantenimiento de la vía.

Lo tercero, perdón, es que yo tengo un dato, puedo estar equivocado en él, pero es el dato que tengo y para para cada dato diferente un político diferente ¿cierto? entonces es muy importante que aquí tengamos esa precisión. Usted habla de 7.8 billones de pesos de presupuesto para la Agencia Nacional de Infraestructura, pero yo tengo el dato de que se han hecho pagos para tener una ejecución del 75.3%. Es preocupante que a la fecha tengamos más de 2 billones de pesos sin invertir en los proyectos que tanto requiere el país y yo no sé si al 31 de diciembre, a mí me parece imposible que se vaya a ejecutar el porcentaje faltante. Yo a usted la escuché diciendo, Ministra, que en las vías de la 4G, quizás es la respuesta que más me mortifica o me preocupa por parte suya, creo que las otras pues, como dice usted, podemos llegar a acuerdos y sentarnos en esas mesas y mirar de dónde sacamos los recursos, pero usted manifiesta que tenemos que buscar y aunar esfuerzos con las gobernaciones y con todas las entidades correspondientes, claro que sí, eso por más que ustedes lo hayan puesto en la ley, eso es algo obvio y que todos nosotros como Congresistas tenemos que buscar, Antioquia no es el único departamento que tiene Colombia, claro que no, tenemos 32 departamentos; sin embargo, Ministra, usted misma sostiene que les entregaron un montón de concesiones con un nivel de ejecución de algunas del 20%, otras de menos del 20%, por qué no hacer el esfuerzo para esas que están en una ejecución del 94%.

Es que yo le entiendo el tema, pero es que estamos, como quien dice, no tenemos plata y nos recibimos un montón de concesiones en el 20%, incluso unas siniestradas, un montón de aspectos que usted acá utiliza, que es cierto, pero entonces vámonos en contra de las que les falta el 4% para terminar, eso sería, por Dios eso sería un despropósito gigante. Y es por eso, yo también la entiendo, faltan 1.2 billones de pesos para Pacífico 1, no solamente son los 390.000 millones de pesos que el gobernador de Antioquia solicitó con la bancada antioqueña para Pacífico 1 en una parte y para el Túnel del Toyo, pero eso no es importante para, de alguna manera, tratar de que las cosas se vayan dando. Además, Ministra, usted con el respeto que se merece, usted no puede despreciar, perdón la expresión, el llamado de una

colectividad antioqueña. Yo sé que el Presidente es el Presidente Gustavo Petro, pero aquí estamos entendiendo a los Congresistas, los Senadores, los Representantes a la Cámara, el gobernador de Antioquia, las diferentes fuerzas de que necesitamos los 390.000 millones de pesos; por qué no se bajan un poquito, de pronto al ego, bájjenle un poquito al ego en ese tema y por qué no nos ayudan con esa petición generalizada de todos los partidos políticos de una bancada que es la bancada antioqueña que se les pide 390.000 millones, es más, usted aquí ya deja, por decirlo así, una responsabilidad muy bien o concretizada en los diferentes aspectos y en ese sentido usted dice, es que tenemos cuatro años para conseguir los otros recursos y miren que es que no solamente son 390.000 sino que es 1.2 billones, eso estamos de acuerdo, pero la solicitud, yo no creo que estemos equivocados todos los Congresistas y el gobernador de Antioquia y esa solicitud es importantísima y la vía era el Presupuesto General de la Nación.

Y yo sé que ustedes no tienen, o perdón, no lo sé, le creo a usted porque es con quien he podido hablar, yo con el Presidente Petro no he podido hablar de eso, le creo Ministra que ustedes no tienen nada en contra del departamento de Antioquia, pero sí es un hecho de que usted no quisieron incluir los 390.000 millones de pesos en el Presupuesto General de la Nación, es un hecho. ¿Y qué? y además me deja más preocupado porque allá llegaron algunos Congresistas a decir que habían hablado con ustedes y que esos recursos iban a ser mediante vigencias futuras y una adición presupuestal y usted ni siquiera aquí lo deja planteado, aquí dice “vamos a mirar de dónde lo sacamos”. Es un tema supremamente delicado Ministra, que yo creo con todo respeto, ustedes sí deben hacer el esfuerzo. Y claro Ministra, usted dice que recibió un montón de concesiones en un porcentaje paupérrimo de ejecución y que tiene que pagar un montón de cosas, eso se lo entiendo, lo primero, con todo respeto, es que uno cuando quiere ser gobernante tiene que conocer el estado y tiene que conocer a lo que se va a afrontar y el Presidente Petro sabía de lo que tiene obviamente al frente en una cartera y en un país como Colombia. Entonces, yo no entiendo cómo, pues no lo entiendo, ustedes no les alcanzan los recursos para nada, pero el Presidente Duque recibió estas concesiones en un 10% de avance y las entregó a Julio 2022 en un 70% de avance.

Concesiones que ni siquiera fueron se firmadas en contrato por él, sino que venían los problemas desde el Gobierno Santos, incluso desde antes y se hizo el esfuerzo. Entonces, como usted lo decía ahora, bueno la justificación no es acá de que no hay plata, aquí hay que mirar qué hacer, de pronto en el respeto con el que usted hizo su intervención porque lo hizo en una manera muy respetuosa y se lo agradezco, de pronto en el tono que utilizó entendí yo o me quedó la percepción de que tenemos que bajar muchas deudas y entonces, con todo respeto, no podemos mirar y no podemos darle los dineros a las vías de las

4G para terminarlas, esa es la sensación que a mí me quedó y esa sensación que a mí me queda es yo creo que la que le queda también a muchos colombianos que no entienden por qué ese esfuerzo que hizo el Presidente Duque para entregar unas concesiones en un 70% de ejecución, incluso hasta más, y no estoy echando carreta porque si usted puede ir al nordeste del departamento de Antioquia, la entrega que hicieron de esas vías es una cosa impresionante y es hermoso.

Lo último Ministra es, aquí no estamos hablando del departamento de Antioquia exclusivamente, entonces usted no puede decir que usted tiene 32 hijos y que entonces que tiene que distribuir eso cuando le estamos hablando de las vías de las 4G, porque es que las vías de las 4G no solo tocan al departamento de Antioquia, tocan a muchos departamentos del país y entonces no solamente no invirtiéndole a sus recursos o no invirtiendo esos recursos no afectaría solo el departamento de Antioquia sino que afectaría muchas partes del país, esa podría ser una justificación bien grande para terminar esas vías de las 4G. Y hay también se la copio y le copio esa idea, se la compro totalmente, listo son 32 departamentos, busquemos vías que beneficien a varios departamentos. Y en este debate que yo hice, ninguna vía, ninguna vía beneficia exclusivamente el departamento de Antioquia, las 4G usted muy bien las conoce, la vía La Unión-Sonsón, vía del Renacimiento, departamento de Caldas, departamento de Antioquia; y la autopista Medellín-Bogotá está departamento de Antioquia, departamento incluso de Cundinamarca si se quiere, de Boyacá y la capital que es Bogotá, esto es un debate nacional y esto es frente a las vías nacionales, no solo en el departamento de Antioquia Ministra.

Termino diciéndole a usted Ministra, y a todos ustedes, yo no sé si yo no entendí, pero me preocupa muchísimo las respuestas, sobre todo la falta de respuestas sobre el tema de la Medellín-Bogotá, pero yo creo que usted me lo puedes explicar en un minuto. Frente al tema La Unión-Sonsón, claro, compromiso y se lo agradezco. Me preocupa muchísimo la respuesta de las 4G, no sé, lo entendí mal, decía usted que recursos que podrían llegar al 2025-2026, cómo entonces atrasaríamos todas estas obras y nosotros los colombianos creyendo que ya íbamos a tener el Túnel del Toyo y que además los antioqueños que íbamos a llegar más rápido al mar para potencializar una región como es Urabá.

Con el respeto que se merecen algunos de los compañeros, no voy a nombrar a las personas para, por aras del tiempo por el tema de la réplica, pero yo creo que ustedes, la persona que lo dijo, debería replantear el discurso porque cada que nosotros tenemos algún debate en ánimo de defender al Gobierno, salen a decir que es que el anterior Gobierno dejó esto, dejó otro, dejó lo otro y entonces que vamos a solucionar los problemas nosotros. Por supuesto que los tienen que solucionar ustedes, es que están gobernando desde hace año y medio, les faltan 2 años y medio, eso esperamos, que solo sean

dos años y medio, pero por supuesto que ustedes son los que tienen que solucionar los problemas. Y cuando usted dice que es que esta cartera no tiene los recursos que...porque es una cosa gigante, un montón de problemas, que tiene razón, pues entonces también planteémosle al Presidente Pedro que mire cuáles son también sus prioridades; si las prioridades son terminar las 4G, terminar las obras, si las prioridades es conectar al campesino con las vías para llevar sus productos o si la prioridad es pagarle una mensualidad a una persona para que no mate, cuáles son las prioridades porque entonces los recursos también hay que destinarlos para las prioridades y según lo que usted me está diciendo, que los recursos que no se tienen, pues es un presupuesto que se aprobó en este Congreso de la República, es un presupuesto que los congresistas de esta de este Gobierno nacional aprobaron y estuvieron de acuerdo. Entonces, también a nosotros como Congresistas de la Comisión Sexta nos queda una tarea y es defender las carteras y defender el presupuesto de estas entidades, eso es lo que yo creo, pero bueno, ustedes son los que están gobernando y ustedes son los que están distribuyendo los recursos y mirando cuáles son las prioridades. Gracias Ministra.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Senador Esteban. Pide la querida Ministra una réplica.

La Ministra encargada, doctora María Constanza García Alicastro:

Gracias Presidente. Bueno yo quiero Senador y bueno, y voy a partir efectivamente, usted menciona, nos sentamos a mirar, fue un compromiso nuestro los temas de la vía Unión-Sonsón, yo quiero que me dejen ver el regionalizado del departamento de Antioquia, Senador, este es el presupuesto que tenemos para las concesiones y aquí debo decir, esto está sumando 3 billones de pesos...entonces, mire Senador, de 14 billones que tiene este sector, 14 billones y usted menciona las prioridades. Pues yo creo que en un presupuesto de inversión de 97.8 billones que se distribuye en 19 sectores, que este sector sea el sector que más tiene hoy presupuesto asignado, pues yo creo que ahí hay un mensaje claro frente pues cómo se están honrando los compromisos y cuáles son, sin decir que, obviamente para el Gobierno hay unas prioridades muy importantes en temas de Educación, en temas de tierras, en temas de conectividad, pero este Gobierno este, este, le está entregando 14 billones de pesos al sector infraestructura, somos el sector Senador, con más recursos de inversión. Entonces, y aquí están Senador, cuáles son los compromisos que tenemos para el año 2024, usted ahí puede ver Senador, que en el Túnel del Toyo y ahí aparece, aparecen recursos asignados para el proyecto, aparecen recursos para las diferentes concesiones y hoy, insisto, tenemos una tarea, o sea, en ningún momento y ustedes lo mencionan en su intervención,

podemos dejar obras a medias, o sea, es que el sector de Simifaná, Senador, si no me falla la memoria, son 8 km donde tuvimos una falla, un deslizamiento en 2 km, o sea, nosotros tenemos que atender ese punto y ahí tendremos que sentarnos todos, Senador, a encontrar recursos, a sumar esfuerzos para poder ubicar estos recursos.

Y efectivamente usted mencionó las vigencias futuras, Senador, entonces resulta que este país financia los proyectos de app, pero no solamente los proyectos de app, también los proyectos de transporte, entonces proyectos como el Tranvía de la 80 o proyectos como la línea del metro Bogotá 1 o de la línea del metro Bogotá 2 y todo esto se hace con el cupo app, Senador, cupo que hoy está también al tope, o sea, hoy nosotros Senador, debo decirle que tenemos tres proyectos listos para salir a licitar, Villeta-Guaduas, Pasto-Popayán y La Dorada-Chiriguaná y nosotros debemos esperar a que nos abran espacio fiscal porque hoy el cupo de app que se va a 10, 20, 30 años, en los años hasta el 2028 está copado. Entonces, efectivamente la posibilidad de asignar recursos con vigencias futuras para tener las vigencias completas de los 4 años está sobre la mesa y ésta es una conversación que pues hemos ambientado. Las reuniones que tuvimos con la bancada Senador, no las hicimos en el Ministerio de Transporte, las hicimos en el Ministerio de Hacienda porque considerábamos que esa conversación sí o sí nos toca llevarla allá. Entonces Senador, yo y también y aquí ni en ningún momento y si lo sintieron así de mi exposición, ni despreciamos a nadie, ni tenemos egos, o sea, cero, aquí insisto, regálenme la diapositiva de las apps porfa, no sé dónde debe estar porque es que quiero mostrarle lo...no, no es tan sencillo Senador, debo decirle, mire, le voy a poner un caso que se me viene ahorita a la memoria, la de las barras verdes, miren ustedes Mulaló - Loboguerrero, estas son las concesiones 4G, esa concesión tiene 1.4 billones de pesos en fiducias, el Gobierno nacional todos los años ha girado y hoy hay en esa fiducia 1.4 billones de pesos, pero pues nosotros no podemos disponer de esos recursos porque esto tiene unos compromisos contractuales.

Usted trae a colación Senador y lo comparto, el Gobierno anterior llega, hace pues las inversiones que tiene que hacer, las gestiones que tiene que hacer, pero si usted ve Senador, hace 4 años ¿cuánto se iba por vigencias futuras a la ANI?, no alcanza a ser 3 billones de pesos, hoy son 7.5 billones. Porque aquí cómo se remunera, se remunera es en función de las unidades funcionales, entonces hoy hay un estrés financiero que lo estamos...hoy se están cumpliendo los DR8, al siguiente Gobierno le va a tocar pagar los Dr13, ¿qué es eso?, cuántos carros iban a pasar, ¿iban a pasar 100?, pasaron 20, yo te pago los 80, y eso es frente a lo que nos estamos hoy enfrentando. Pero, dejando claro Senador, insisto de verdad, esto no es de desprecio, egos, no, no, por

lo menos de nuestra parte, también puedo hablar del Ministro Camargo, en nuestro caso no se trata de bajar el ego, en nuestro caso se trata de sumar y buscar los recursos y en eso Senador, creo que todos tenemos una tarea y nosotros como sector estamos dispuestos a acompañar la tarea, a buscar recursos para cerrar estas vías, a buscar recursos.

¿Sabe? no lo mencioné en mi intervención, pero voy a aprovechar Senador Gustavo dos segundos, saben cuántas emergencias tuvimos con la ola invernal Senador, más de 4.000 solo en los 18.000 km de la red vial. Sabe ¿cuántos puntos tenemos hoy cerrados en el Invías por pérdida de bancas? 130; ¿sabe cuánto nos vale recuperar la infraestructura que perdimos en la ola invernal? 3.7 billones de pesos. No, no, obvio que estamos gobernando y estamos entonces buscando recursos y estamos entonces mirando cofinanciaciones y estamos mirando a ver si el ...fue el Banco Mundial, nos generan créditos para adaptar la infraestructura, pero a lo que voy es, Senador, es que no es que estén los 1.2 billones de pesos en saldo en una cuenta y por mezquindad no los queramos llevar a un u otro proyecto, es que pues tenemos la misión de administrar lo que a bien el Gobierno y el Congreso nos asigna y en esa línea, pues Senador y Senadores Gustavo, Presidente, todos e insisto y ya pues con esto cerramos, estamos prestos Senador, estamos prestos a seguir gestionando porque sabemos cuál es nuestro trabajo y en esa línea día a día nos levantamos a gestionar, a tomar decisiones, a buscar recursos y a honrar los compromisos y a seguir ejecutando porque sabemos que la infraestructura mueve el desarrollo de este país. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Ministra Mi Senadora por que cierre el por favor Moción de orden, por favor.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Sí, me toca moción de orden. Es que yo sí pienso que aquí hay que citar los concesionarios también a esta Comisión porque todo lo culpamos que el Gobierno, el Gobierno, pero el Gobierno anterior también hizo unas concesiones, entonces quién nos responde a nosotros al final por las vías ¿quién? porque hay unas concesiones que se han hecho históricas en nuestro país. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Por favor Senador, cierre el debate, máximo 5 minutos, por favor.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Menos, menos Presidente, muchas gracias. Presidente no, muchas gracias. Miren, cuando llegué acá me encontré con la directora Invías, la doctora

Mercedes, y le dije lo que yo sigo sosteniendo en cada debate que citan a esta Comisión, sea mi persona o los demás compañeros. Yo creo que eso lo corroboro hoy y es la Comisión más social del Congreso y uno aquí no puede estar en contra ni del transporte, ni de la educación, ni del turismo, ni de la cultura. Entonces, si el debate se puede llevar alguna idea o alguna conclusión, una reflexión, es que aquí estamos en disposición total para mirar qué se puede hacer, eso es lo primero que quiero decir. Sin embargo, usted debe entender Ministra, esos son los roles, usted es una mujer que pertenece a un Gobierno y yo soy un político que represento, además de los votantes, creo, a un porcentaje importante de antioqueños y de colombianos aquí en la Comisión Sexta. Y no quiero que se lo tome personal Ministra, pero yo sí quiero decirle que nosotros no estamos pidiendo el 1.2 billones de pesos, estamos solicitando los 390.000 millones de pesos, solicitud que se la vuelvo a reiterar, se la vuelvo a pedir por parte de este antioqueño, Senador, en este caso Senador de la oposición y Senador de la Comisión Sexta, son 390.000 millones de pesos que ya había solicitado el gobernador de Antioquia, el doctor Aníbal Gaviria con la demás bancada.

Quiero decirle que yo no fui el que dije que este sector carecía de recursos, esa fue la intervención que usted hizo, ya usted sale después a decir que es el sector que tiene más recursos. Bueno, ahí creo que hay una incoherencia, pero no creo que la incoherencia sea tal, simple y sencillamente están gobernando mediante unas prioridades y así son las prioridades. Lo tercero es, que de buenas intenciones está lleno el cielo y lleno el infierno, además, y quiero decirle Ministra, que ustedes tienen muy buenas intenciones, pero hay un hecho y es que no incluyeron los 390.000 millones de pesos solicitada por la bancada antioqueña para la terminación de las vías 4G, es un hecho y ese hecho es irrefutable, Ministro, porque no se incluyeron. Vuelvo y solicito, por favor ayúdele a los antioqueños, a los colombianos en esta petición de entregar los 390.000 millones de pesos.

No nos metamos en ese tema que yo creo que ustedes siempre han planteado y creo que el Ministro de Transporte también está, no sé si lo dijo esa vez fue el Ministro de Transporte o fue el Ministro de Hacienda en la Comisión Cuarta cuando estuvimos nosotros con la bancada antioqueña, no nos metamos en ese problema, yo creo que ustedes ni siquiera se quieren meter y nosotros tampoco. Son 32 departamentos, yo lo sé y aquí yo soy Senador de los 32 departamentos, soy Senador de Colombia y abogo por más que haya sacado 67.000 votos en Antioquia y 3.000 por fuera de Antioquia, para llegar a 70.000, abogó por todos los colombianos. Pero Ministra, cuando usted establece es que esto se le da Antioquia y esto se le da Antioquia y entonces

que lo que se le dio para el Tranvía de la 80, algo que además fue el Presidente Duque quien aportó esos recursos, y entonces que Antioquia esto, que Antioquia lo otro y que son 32 departamentos, entonces nosotros le podemos voltear el argumento, ¿cuántos departamentos o cuál es el porcentaje de aporte del PIB de cada departamento? Y nosotros como antioqueños, ya terminó aquí Presidente, entonces ahí podríamos salir ganando en esa situación. Entonces no nos metamos en una, de alguna manera en una pelea jurídica y económica que no va a salir bien. Aquí se lo solicito y se lo vuelvo a reiterar, necesitamos 390.000 millones de pesos, es una solicitud no solo del Senador Esteban Quintero sino de la bancada antioqueña, del gobernador de Antioquia que va a salir y estoy seguro que también del gobernador entrante. Muchísimas gracias Presidente, muchísimas gracias compañeros y a disposición para seguir trabajando por el transporte, por las vías y por todos los temas que tiene esta Comisión Sexta del Senado. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Senador Esteban. Siguiente punto del Orden del Día Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proyectos de ley para anuncia señor Presidente.

Proyecto de Ley número 116 de 2023 Senado, 138 de 2022 Cámara, por medio de la cual se reconoce como patrimonio cultural inmaterial de la nación los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas artesanales del departamento de putumayo y el municipio del valle de Guamuez, se exalta el encuentro cultural y artesanal colombo ecuatoriano y se dictan otras disposiciones". Gustavo Moreno.

Proyecto de Ley número 93 de 2023 Senado, por medio del cual se regula la prestación de los servicios aéreos en Colombia y se dictan otras disposiciones. Alex Flórez.

Proyecto de Ley número 325 de 2023 Senado, 122 de 2022 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la mudanza folclórica, actividad que nace y se desarrolla en el marco del festival de la paletilla en el municipio de becerril del departamento del cesar y se dictan otras disposiciones. Sandra Jaimes.

Proyecto de Ley número 112 de 2023 Senado, por la cual se impulsa el turismo en Colombia, se implementan mecanismos para promover el sector y se dictan otras disposiciones"-Colombia potencia mundial del turismo. Julio Alberto Elías

Proyecto de Ley número 31 de 2023 Senado, por medio del cual se reglamenta la presentación de

la licencia de Conducción digital y se dictan otras disposiciones. Gustavo Moreno

Proyecto de Ley número 29 de 2023 Senado, por medio de la cual se incentiva a las instituciones educativas a la creación de la cátedra anticorrupción para la educación media y se dictan otras disposiciones. Pedro Flórez

Proyecto de Ley número 343 de 2023 Senado, número 209 de 2022 Cámara, por medio de la cual se establece la canasta básica de cultura en el país. Soledad Tamayo

Proyecto de Ley número 317 de 2023 Senado, número 063 de 2022 Cámara, por medio del cual se garantiza la protección de los derechos de las mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y padres en licencia de paternidad en las instituciones educativas del país. Guido Echeverry.

Ya anuncié proyectos, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Perfecto, siguiente punto del Orden del Día Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Agotado el Orden del Día, Presidente.

Siendo las dos y treinta y nueve minutos de la tarde (2:39 p. m.) el señor **Presidente, doctor Gustavo Adolfo Moreno Hurtado**, levanta la sesión y la convoca para el día siguiente, a las 9 de la mañana.

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Presidente

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Vicepresidente

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 21 de 2023, de la sesión del día 5 de diciembre de 2023, que consta de 62 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los veinte días (20) días del mes de febrero de 2024.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República