



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 - N° 1401

Bogotá, D. C., jueves, 12 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 32 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 34 DE 2024

(abril 16)

El día dieciséis (16) de abril de dos mil veinticuatro (2024), siendo las diez y cincuenta y cuatro minutos de la mañana (10:54 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 ordena al secretario efectuar el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- **Llamado a lista:**

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María

Echeverri Guido Piedrahíta

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Porras Pedro Hernando

Jaimes Cruz Sandra Yaneth

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Quintero Cardona Esteban

Tamayo Tamayo Soledad.

Ocho (8) Senadores presentes, señor Presidente.

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

Daza Guevara Robert

Flórez Hernández Alex Xavier

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Ramírez Lobo Silva Sandra.

Con excusa deja de asistir a la sesión el honorable Senador:

Carlos Andrés Trujillo González.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muy buenos días a todos, a todas. Por favor, Secretario, sírvase a leer el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día martes 16 de abril de 2024, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista –En el primer llamado a lista fueron ocho (8). Certifico la presencia de la Senadora *Sandra* y el Senador *Alex* y el Senador *Carlos*–

II

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; y a la señora Directora de Inviás (e), doctora *María Constanza García*

Alicastro, en cumplimiento de la Proposición número 41-24.

Invitación al señor Contralor General de la República (e), doctor *Carlos Mario Zuluaga Pardo*; y a la señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*.

PROPOSICIÓN NÚMERO 41/24

Cítese al señor Ministro de Transporte y al Director del Invías, a fin de que participen en debate de control político sobre el avance y ejecución de los proyectos de infraestructura que tienen por objeto materializar los llamados caminos comunitarios de la paz total.

En el debate estarán presentes la Procuradora General de la Nación y el Contralor General de la República o los funcionarios que para tal efecto deleguen.

A la sesión podrán asistir en calidad de invitados las autoridades locales que tengan interés en estos proyectos de infraestructura vial.

El cuestionario se remitirá a la Secretaría de la Comisión Sexta, una vez aprobada la presente proposición.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado*, *Esteban Quintero Cardona*, y *Ana María Castañeda Gómez*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 6 de marzo de 2024.

CUESTIONARIO ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 41-24

PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE - INVÍAS “CAMINOS COMUNITARIOS”

1. Sírvase rendir un informe detallado de los objetivos, la hoja de ruta y el cronograma de las convocatorias por parte de Invías y el Gobierno nacional para el programa “Caminos Comunitarios para la Paz” que busca la transitabilidad de 33.102 kilómetros de vías terciarias.

2. Sírvase informar de manera detallada cuáles son los recursos con los que cuenta hasta la fecha el programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

3. Conforme a la pregunta anterior, por favor, detallar las fuentes de estos recursos, el valor ejecutado hasta la fecha, discrimine por actividades y fases del programa.

4. Sírvase rendir un informe detallado de la apropiación y ejecución de los 505.000 millones de pesos que se tenían presupuestados durante el año 2023 en el programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

Vigencia	2023	2024	2025	2026
Inversión Esperada*	\$0,505 billones	\$2,50 billones	\$2,50 billones	\$2,495 billones

5. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase rendir informe detallado de los convenios o contratos celebrados, montos y el objeto de cada uno de ellos.

6. En relación con las juntas de acción comunal y/o asociaciones comunitarias beneficiadas actualmente dentro del programa, cuáles y cuántas han sido seleccionadas o preseleccionadas, indique su nombre, el departamento en el que se encuentran ubicadas y la fecha en la cual comenzaron el proceso de vinculación con el programa.

7. Sírvase informar de manera detallada ¿cuáles son los criterios de focalización para la elección de los tramos a financiar del universo de postulaciones?

8. Sírvase informar de manera detallada hasta la fecha ¿cuántas y cuáles fueron las vías inscritas al programa “Caminos Comunitarios para la Paz” por las juntas de acción comunal?, ¿cuáles fueron acogidas y cuales fueron retiradas por Invías del programa?

9. Conforme a la pregunta anterior, si existió retiros por parte de Invías, sírvase a indicar los motivos.

10. Sírvase rendir un informe detallado del balance de resultados hasta la fecha del programa Caminos Comunitarios para la Paz, ¿qué tramos han sido intervenidos por el programa, en qué departamentos, el estado de las obras y cuáles han sido culminadas?

11. Sírvase informar de manera detallada los requisitos que se deben cumplir para ingresar al programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

12. Sírvase informar de manera detallada ¿qué pasos debe seguir el postulante que no cumpla con los requisitos para ser seleccionado como beneficiario del programa “Caminos comunitarios para la Paz” y esté interesado en serlo?

13. Conforme a la pregunta anterior, sírvase de indicar cuál es el paso a seguir si los aspirantes no cumplen con los requisitos ¿Deberán postularse nuevamente en una próxima convocatoria o podrá subsanar sus requisitos para clasificar en una siguiente ronda de financiación?

14. Sírvase rendir informe detallado de los resultados de las pruebas piloto realizadas por Invías desde el lanzamiento del programa hasta la fecha para el programa “Caminos Comunitarios para la Paz” y cuál es el porcentaje de ejecución de estas pruebas pilotos hasta la fecha.

15. Sírvase informar de manera detallada hasta la fecha ¿cuántas convocatorias se han realizado hasta el momento del programa Caminos Comunitarios para la Paz?

16. Conforme a la pregunta anterior, por favor detallar a través de qué medios se han realizado las convocatorias y si hay una articulación con las administraciones municipales, distritales y departamentales actualmente.

17. Teniendo en cuenta la pregunta 15, sírvase informar de manera detallada ¿cuáles fueron las oportunidades de mejora identificadas durante las pruebas piloto realizadas por Invías en el programa Caminos Comunitarios para la Paz?

18. Sírvase informar de manera detallada las razones por las cuales las primeras pruebas piloto realizadas por el programa Caminos Comunitarios para La Paz no contaron con una interventoría, sírvase suministrar toda la información al respecto.

19. Teniendo en cuenta la pregunta anterior sírvase informar qué medidas y seguimiento ha hecho la entidad frente a las observaciones que enviaron algunos ingenieros a Invías sobre la implementación del Piloto en departamento del Huila, en donde presuntamente hay deficiencias de carácter técnico, operativo y administrativo en el proyecto,

20. Respecto a la pregunta anterior, favor anexar dichas observaciones.

21. Sírvase informar de manera detallada cuáles son las funciones y qué requisitos deben cumplir las juntas de acción comunal para participar dentro del programa “Caminos Comunitarios para la Paz” y para la ejecución de las obras.

22. Sírvase informar de manera detallada cuáles son las limitaciones y retos que ha identificado la entidad que impiden que las juntas de acción comunal puedan participar en la ejecución las obras o puedan acceder al programa.

23. Frente a la anterior pregunta, sírvase informar cuales son las estrategias o medidas que esta realizando la entidad al respecto.

24. Sírvase informar de manera detallada ¿cuál es el acompañamiento que está brindando el Gobierno nacional e Invías para capacitar y orientar a las juntas de acción comunal para su participación en el programa “Caminos Comunitarios para la Paz”?

25. Sírvase informar de manera detallada si actualmente existe una articulación entre diferentes entidades para lograr los objetivos del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”, de ser afirmativa la respuesta por favor mencionar a las entidades.

26. Sírvase informar de manera detallada ¿cuál es el mecanismo que está implementando Invías para la supervisión de la ejecución de las obras?

27. Sírvase informar de manera detallada ¿cuáles son los lineamientos planteados por el Invías para fortalecer las capacidades de los beneficiarios del programa en la presentación de futuros proyectos de mejoramiento o mantenimiento vial?

28. Sírvase informar de manera detallada si actualmente la Agencia Nacional de Seguridad Vial participa en el programa de “Caminos Comunitarios para la Paz” y si existe un plan para garantizar la seguridad en durante la ejecución de las obras.

29. Sírvase informar de manera detallada si se han identificado irregularidades ya sea por parte de la entidad o de los entes de control en la ejecución de alguna obra del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

30. Sírvase informar de manera detallada cómo se ejecutará el presupuesto anunciado por Invías

de 2,050 billones para la vigencia 2024, cuál es la apropiación vigente y el valor ejecutado hasta la fecha.

31. Sírvase informar de manera detallada cuáles son las medidas de prevención que tiene previsto el Invías para evitar posibles afectaciones y daños ambientales en zonas de reserva natural y espacios forestales que se puedan derivar de las actividades u obras realizadas por el programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

32. Sírvase informar de manera detallada ¿cuál es la política del Invías en complementariedad de esfuerzos de los diferentes niveles de gobierno en la inversión de la red vial terciaria que tiene diseñado el Gobierno nacional para el cuatrienio 2022-2026?

33. Sírvase informar de manera detallada si actualmente Invías cuenta con un sistema tecnológico de georreferenciación y actualización del estado de la red vial terciaria en el cual las entidades territoriales puedan suministrar información de manera periódica.

34. Sírvase informar de manera detallada si actualmente Invías cuenta con un mecanismo o fuente de divulgación pública en donde las comunidades puedan conocer el avance del programa “Caminos Comunitarios para la Paz” o el estado de sus postulaciones.

35. Sírvase hacer un balance de las quejas y peticiones que han hecho las comunidades frente a las convocatorias realizadas por Invías dentro del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

36. Sírvase rendir un informe detallado del estado de la red terciaria en el país hasta la fecha y cuál es la mejoría o avances que se han logrado hasta la fecha con los diferentes programas del Gobierno nacional.

37. Sírvase informar de manera detallada qué convocatorias del programa “Caminos comunitarios para la Paz” se lanzarán durante el 2024-2026, por favor detallar el cronograma de fechas.

38. Sírvase informar de manera detallada si Invías tiene conocimiento frente a las denuncias de las comunidades y cuáles son, frente a las estafas que se están llevando a cabo personas inescrupulosas a nombre de la entidad para acceder al programa de “Caminos Comunitarios para la Paz”.

39. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, qué medidas concretas ha tomado la entidad para evitar este tipo de estafas a las comunidades que quieren acceder al programa.

40. Sírvase informar de manera detallada qué vías o tramos del departamento de Santander fueron admitidas en la convocatoria del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”, de ser afirmativa la respuesta, por favor detallar el estado de las vías que fueron incluidas en el programa y el estado o avance de las obras.

41. Sírvase informar de manera detallada si algunas obras que realiza el programa Caminos Comunitarios para la Paz afectan reservas naturales

y espacios forestales y qué medidas ha tomado al respecto frente a las alertas y preocupaciones del Ministerio Público.

42. Sírvase rendir informe de los requerimientos y observaciones que ha hecho el Ministerio público a la entidad sobre el riesgo del detrimento patrimonial en el programa Caminos Comunitarios para la Paz.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

1. Sírvase rendir informe detallado de las inconsistencias y hallazgos de la entidad durante el año 2023 y hasta la fecha que presenta el programa “Caminos Comunitarios para la Paz” en materia de contratos, incumplimientos en el pliego de requisitos y acreditación de experiencia e idoneidad de los organismos comunales.

2. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase informar si estos hallazgos representan un detrimento patrimonial hasta el momento.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. Sírvase informar de manera detallada ¿cuál es el rol o funciones que ejerce el del Ministerio de Transporte dentro del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”?

2. Sírvase informar de manera detallada si la entidad actualmente lleva a cabo actividades de seguimiento y control en las obras que se adelantan dentro del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

3. Sírvase informar de manera detallada ¿cuál es la proveniencia y el monto de los recursos destinados por el Gobierno nacional para el programa “Caminos Comunitarios para la Paz”?

4. Teniendo en cuenta la pregunta anterior ¿cuáles han sido los recursos apropiados y ejecutados por el programa hasta la fecha?

5. Sírvase informar de manera detallada si la inversión que realizará el Gobierno nacional para el programa “Caminos Comunitarios para la Paz” corresponde a 2.050 billones de pesos para la vigencia 2024 y cómo será la destinación de estos recursos.

6. Sírvase informar de manera detallada ¿cuáles son los lineamientos de política pública por parte del Ministerio para la consecución de recursos aprobados en el Presupuesto General de la Nación por parte de los departamentos y municipios para intervención de vías terciarias, además del “Caminos Comunitarios para la Paz”?

7. Sírvase informar de manera detallada de qué manera se está llevando a cabo una articulación entre las diferentes entidades del gobierno para las inversiones de la red vial terciaria que tiene diseñado el Gobierno nacional para el año 2024.

8. Por favor indicar de manera detallada si la entidad actualmente tiene identificadas y priorizadas algunas vías que requieren de intervención inmediata y que pueden ser vinculadas dentro del programa “Caminos Comunitarios para la Paz”.

9. Sírvase rendir un informe detallado frente a la inversión anunciada durante el mes de febrero por el Gobierno nacional por más de 310.000 millones para el mejoramiento de la infraestructura vial del departamento de Santander, por favor detallar en qué obras están contempladas esta inversión.

10. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, ¿cuál es el cronograma contemplado e inversión que se destinará dentro de este anuncio para el mejoramiento de la vía Curos-Málaga de Santander?

11. Por favor, sírvase a rendir informe del estado actual de la vía Curos-Málaga del departamento de Santander y cuál será la intervención en esta vía.

12. Sírvase señalar de manera clara y concreta las diferentes estrategias diseñadas por la entidad para la vigencia 2024 relacionadas el mejoramiento de la infraestructura vial en el departamento de Santander con relación al mantenimiento y mejora vial de las siguientes vías:

A) Transversal del Carare

B) Troncal del Magdalena Sector 2 (Ruta del Sol 2 prioridad tramo La Lizama – La Fortuna)

C) Variante de San Gil

D) Vía Bucaramanga – Pamplona

E) Vía Yuma – Sectores 1 y 2

F) Troncal Central. Vía Girón – Piedecuesta – San Gil – Barbosa: Anillo vial externo metropolitano y circunvalar de Mensulí

G) Doble calzada a cielo abierto unidades funcionales 5, 6 y 7 complementarias a la Ruta del Cacao.

13. Sírvase rendir informe sobre el estado de la vía San Gil-Chara-Duitama.

14. Sírvase rendir informe detallado sobre el presupuesto que se tiene en reparación y construcción vial para este 2024.

15. Sírvase rendir informe detallado del presupuesto gastado hasta la fecha en materia vial en el departamento de Santander.

16. Sírvase rendir informe detallado del presupuesto gastado hasta la fecha en materia vial en cada región del país.

17. Sírvase rendir informe detallado del estado de las vías en cada región de Colombia hasta la fecha.

Sobre el presupuesto y la ejecución presupuestal (para cada entidad)

18. Sírvase señalar de manera clara y concreta el presupuesto para la vigencia fiscal 2024.

19. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase señalar cuál ha sido la ejecución presupuestal hasta la fecha.

20. Sírvase señalar de manera clara y concreta el presupuesto de gastos de funcionamiento del 1º de enero hasta la fecha.

21. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase indicar de manera detallada la justificación de dicho presupuesto.

22. Sírvase presentar de manera clara y concreta el presupuesto que ha llevado a cabo el Ministerio de Transporte para fortalecer la articulación y la coordinación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales.

PROPOSICIÓN NÚMERO 64/23

Conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992 y en los términos definidos en la norma, cítese a la Comisión Sexta Constitucional Permanente al Ministro de Transporte, el doctor William Fernando Camargo Triana, al director del Instituto Nacional de Vías (Invías), el doctor Juan José Oyuela Soler, a la directora general de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), la doctora Miriam Pantoja Otero, para que rindan informe con relación al estado actual de la red vial terciaria del país y el Programa “Caminos Comunitarios de la Paz Total” en cabeza del Invías que tiene por objetivo el mejoramiento y la transitabilidad a lo largo de 33.102 km de vías secundarias y terciarias en el país, a través de la financiación de obras específicas de baja complejidad, actuando como una de las estrategias bandera del Gobierno nacional para cerrar la brecha con el sector rural colombiano mediante un trabajo colaborativo entre el Estado y las organizaciones de acción comunal, comunidades étnicas y entidades sin ánimo de lucro.

Presentada a consideración de la Comisión por los honorables Senadores Soledad Tamayo, Esteban Quintero, Carlos Eduardo Guevara, Sandra Yaneth Jaimes, Julio Alberto Elías, Carlos Andrés Trujillo, Sandra Ramírez Lobo, Robert Daza, y aprobada por unanimidad en la sesión del 13 de junio de 2023.

CUESTIONARIO ADITIVO A LAS PROPOSICIONES NÚMERO 41/24 Y 64-23

PUENTE SOBRE LA BOCA DE LA CIÉNAGA LA CAIMANERA, UBICADO ENTRE TOLÚ Y COVEÑAS

Desde el 4 de agosto de 2023 la Concesionaria Ruta al Mar SAS ha hecho cierres y aplicado restricciones al paso por el puente que se encuentra sobre la Boca de la Ciénaga La Caimanera, ubicado en el PR 36+900 de la Ruta Nacional 9004. Sobre este asunto se formulan las siguientes preguntas:

PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE:

1. ¿Cuáles son los cierres y restricciones que la concesionaria Ruta al Mar SAS ha impuesto con relación al paso sobre el puente La Caimanera? Informar de manera pormenorizada y cronológica.

2. ¿Se tiene un cálculo de las afectaciones sociales y económicas que se han producido como consecuencia de los cierres y las restricciones impuestas?

3. ¿El Ministerio de Transporte tiene conocimiento de las manifestaciones populares y las acciones de hecho en que han incurrido las comunidades como consecuencia de la situación

que se presenta por el mal estado del puente La Caimanera y los cierres y restricciones adoptadas por la concesionaria Ruta al Mar SAS? ¿Cómo puede el Ministerio, a partir de sus competencias, contribuir a apaciguar los ánimos de la población afectada?

4. De acuerdo con la concesionaria Ruta al Mar SAS el puente La Caimanera requiere obras de rehabilitación y/o reconstrucción que están fuera del alcance de la concesión. ¿Esto es así?

5. ¿Qué autoridades serían, entonces, las responsables de llevar a cabo esas obras?

6. ¿Existe actualmente un proyecto en ese sentido? En caso afirmativo, ¿cuál es el estado actual de ese proyecto? En caso negativo, explicar las razones.

7. Hacer una relación cronológica de las comunicaciones recibidas por el Ministerio de Transporte en las que se advierte sobre el mal estado del puente La Caimanera. Indicando el remitente, la fecha en que recibió la comunicación, la situación concreta que se puso en conocimiento del Ministerio y el trámite que este le dio a cada solicitud.

8. De acuerdo con la información con que cuenta el Ministerio, ¿cuál es la situación actual de la estructura del puente La Caimanera? ¿Técnicamente existe posibilidad de colapso? ¿Se puede garantizar su funcionamiento seguro?

9. A día de hoy, ¿de quién es la responsabilidad de garantizar el tránsito seguro por el puente La Caimanera? Explicar.

10. ¿Qué acciones ha emprendido el Ministerio de Transporte, en concreto, para solucionar la situación que se presenta con el mal estado del puente La Caimanera y los cierres y restricciones adoptadas por la concesionaria Ruta al Mar SAS?

11. ¿Se tiene previsto poner una nueva estación de peaje en esa zona? En caso afirmativo:

a) ¿Dónde se pondría exactamente esa nueva estación?

b) ¿Cuándo pondrían la nueva estación?

c) ¿Cuáles serían las tarifas para el paso por esa estación?

12. ¿Existe alguna relación entre la falta de solución al problema del mal estado del puente La Caimanera y los cierres y restricciones adoptadas por la concesionaria Ruta al Mar SAS con la posibilidad de poner una nueva estación de peaje en la zona?

13. ¿Se está esperando a poner el peaje para arreglar el puente y normalizar su tránsito? ¿Por qué?

14. ¿Se está esperando a poner el peaje para abrir la nueva vía? ¿Por qué?

PARA EL INVÍAS:

1. ¿Qué conocimiento tiene el Invías sobre el problema del mal estado del puente La Caimanera y los cierres y restricciones adoptadas por la concesionaria Ruta al Mar SAS?

2. De acuerdo con sus competencias, ¿puede el Invías contribuir de alguna forma con una solución para el problema del mal estado del puente La Caimanera y los cierres y restricciones adoptadas por la concesionaria Ruta al Mar SAS? Explicar.

III

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

1. Proyecto de Ley número 15 de 2023 Senado, por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones” o “Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país”. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1606 de 2023.

Autor: honorable Senadora *Laura Esther Fortich Sánchez*.

Ponente: honorable Senadora *Ana María Castañeda Gómez*.

2. 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.

Autor: honorable Senador *Fabián Díaz Plata*.

Ponente: honorable Senador *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado*.

3. Proyecto de Ley número 175 de 2023 Senado, por medio del cual se establecen las condiciones para fortalecer la permanencia estudiantil en las instituciones de educación superior pública y se dictan otras disposiciones. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1659 de 2023.

Autor: honorable Senador *Alex Xavier Flórez Hernández*.

Ponente: honorable Senador *Alex Xavier Flórez Hernández*.

4. Proyecto de Ley número 16 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen disposiciones para prevenir los efectos de la obsolescencia programada de dispositivos electrónicos de consumo masivo en Colombia. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1590 de 2023.

Autor: honorable Senador *Laura Fortich*.

Ponente: honorable Senador *Guido Echeverri Piedrahíta*.

5. Proyecto de Ley número 49 de 2023 Senado, por la cual se promueve el desarrollo tecnológico en materia de seguridad y vigilancia privada, se mejora el bienestar de los perros usados

en estas actividades y se dictan otras disposiciones. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1745 de 2023.

Autor: honorable Senadora *Andrea Padilla Villarraga*.

Ponente: honorable Senadora *Ana María Castañeda Gómez*.

6. Proyecto de Ley número 91 de 2023 Senado, mediante la cual se establece el deber de información para el uso responsable de la inteligencia artificial en Colombia y se dictan otras disposiciones. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1756 de 2023.

A este proyecto le emite concepto la CCIT, el cual fue enviada al correo de los honorables Senadores el 13 de diciembre de 2023.

Autores: honorable Senadora *Sandra Ramírez, Pedro Flórez* y otros.

Ponente: honorable Senadora *Sandra Ramírez Lobo Silva*.

7. Proyecto de Ley número 76 de 2023 Senado, por medio de la cual se promueve y reconoce el pensamiento social, crítico y la práctica humanista, como base fundamental para la educación para la paz con justicia social en Colombia y se dictan otras disposiciones. Publicada en la **Gaceta del Congreso** número 167 de 2024.

Autor: honorable Senador *Robert Daza Guevara*.

Ponente: honorable Senador *Robert Daza Guevara*.

8. Proyecto de Ley número 37 de 2023 Senado, por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales, **número 90 de 2023 Senado**, por medio del cual se regula la administración y operación en materia de peajes, se promueve la equidad vial y se dictan otras disposiciones. (ACUMULADOS) Publicación Ponencia de Archivo **Gaceta del Congreso** número 193 de 2024 - Ponencia Positiva **Gaceta del Congreso** número 199 de 2024.

Autores: honorable Senador *Fabián Díaz Plata, Alex Xavier Flórez H*.

Ponentes: honorable Senadora *Soledad Tamayo, Alex Xavier Flórez*.

9. Proyecto de Ley número 200 de 2023 Senado, mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones. Publicación **Gaceta del Congreso** número 371 de 2024.

Autor: honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

Ponente: honorable Senador *Pedro Hernando Flores Porras*.

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, en este momento hemos dado lectura al Orden del Día; si usted lo permite, para hacer el llamamiento nominal.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Por favor, Secretario, sírvase llamar a lista, para aprobar el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:**- Llamado a lista:**

Castañeda Gómez Ana María	Sí	Daza Guevara Robert	
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	Sí
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
		VOTOS FAVORABLES	11
		VOTOS NEGATIVOS	00
		TOTAL VOTOS	11

Once (11) votos por el Sí, señor Presidente, ha sido aprobado el Orden del Día leído.

Señor Presidente, haré la lectura de los citados e invitados a esta importante sesión:

Por parte del Ministerio de Transporte está el doctor William Camargo Triana, Ministro; me dice la asesora que ya el Ministro, bueno, está cerca. Por parte del Instituto Nacional de Vías han enviado la delegación del Subdirector General, con todos los protocolos de ley; quiero agradecerle públicamente, que eso permite la diligencia de esta importante sesión, aquí tengo la delegación. Por parte de la Contraloría General está el doctor Luis Fernando Mejía Gómez, Contralor Delegado para el Sector de Infraestructura; Contralor, gracias. Por parte de la Procuraduría General de la Nación está la doctora Lisseth Margarita Rosado Barliza, Asesora de la Procuraduría Delegada Preventiva.

Señor Presidente, en este momento ha sido aprobado el Orden del Día, para continuar.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, querido Secretario. Muy buenos días a todos, a todas, queridos Senadores y Senadoras, a todos los asistentes, a este importante debate de control político acá en la Comisión Sexta, al Ministerio de Transporte, al Invías, al Invir, de un tema tan importante para nosotros desde esta comisión, que es un tema del Gobierno, que son los Caminos Comunitarios para La Paz, las vías terciarias. Hoy los alcaldes, los presidentes de junta, los líderes en diferentes regiones de donde venimos muchos Senadores de esta comisión, están esperando muchas respuestas con respecto a las vías terciarias, a los Caminos Comunitarios para La Paz planteados por este gobierno. Por eso, quiero darle una bienvenida al Ministro de Transporte, el doctor William Camargo, que viene llegando; al Instituto Nacional de Vías, a la encargada, la Directora María Constanza... Constanza García, a la Contraloría General, al Delegado, a Luis Fernando Mejía Gómez; a la Procuraduría General de la Nación, a la Delegada Lisseth Margarita Rosado Barliza, Asesora de la Procuraduría Delegada Preventiva y de Control de la Gestión, de la Primera para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, a todos los asistentes a este importante debate, un debate que teníamos agendado hace más de un mes, que por cuestiones de agenda hasta el día de hoy lo hemos podido realizar. Dos cuestionarios, querido Secretario, un cuestionario radicado por el Senador Esteban Quintero, la Senadora Ana María Castañeda y quien les habla, y un segundo cuestionario por el Vicepresidente Julio Elías, el Senador Guevara, el Senador Guido Echeverri, la Senadora Soledad Tamayo, Sandra Jaimes, Sandra Ramírez y el Senador Carlos Trujillo... y el Senador Robert Daza. Entonces... ¿Yadira está por ahí? ¿No? El Ministro... siquiera un minuto, que está ingresando el Ministro, para dar comienzo al debate. Si quiere, Secretario, vamos anunciando para el día de mañana, ¿o qué? Sí, si quiere, vamos anunciando proyectos para el día de mañana, Secretario, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Listo, señor Presidente, vamos a hacer anuncios en este momento, a solicitud de la Mesa Directiva.

1. Anuncio Proyecto de Ley número 015 de 2023, Ana María Castañeda.
2. Proyecto de Ley número 031 de 2023, Gustavo Moreno.
3. Proyecto de Ley número 175 de 2023, Alex Xavier Flórez.
4. Proyecto de Ley número 16 de 2023 Senado, Guido Echeverri Piedrahíta.
5. Proyecto de Ley número 49 de 2023 Senado, Ana María Castañeda.
6. Proyecto de Ley número 91 de 2023, Sandra Ramírez Lobo Silva.

7. Proyecto de Ley número 76 de 2023 Robert Daza Guevara.

8. Proyecto de Ley número 037 de 2023, Soledad Tamayo y Alex Xavier Flórez.

9. Proyecto de Ley número 200 de 2023, Pedro Hernando Flórez.

Señor Presidente, hemos dejado anuncios, anuncios y...

10. Proyecto de Ley número 221 de 2024, Carlos Eduardo Guevara.

11. Proyecto de Ley número 211 de 2023, Gustavo Adolfo Moreno.

Hemos hecho los anuncios correspondientes a la sesión del día de hoy, Señor Presidente, para la próxima comisión.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Bueno, muy buenos días a todos nuevamente, bienvenido, querido Ministro de Transporte, William Camargo; bienvenido Subdirector del Invías... Subdirector del Invías, Juan Carlos Montenegro, bienvenido a esta Comisión Sexta, a este debate de control político, sobre un tema tan importante como las vías terciarias de Colombia, “Caminos Comunitarios para La Paz”, que hemos citado la mayoría de los Senadores de esta Comisión. Quiero entonces iniciar, primero, darles la palabra a los Senadores y Senadoras citantes, con respecto al cuestionario que se envió y que se llegaron las respuestas a tiempo, ¿cierto, Secretario? Entonces, quiero darle la palabra, Senador Esteban Quintero, ¿diez minutos, Senador?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias, un saludo muy especial para todos los compañeros, para las personas que hoy nos acompañan el día de hoy y, por supuesto, para el Ministro un saludo muy especial. Ministro, yo quisiera en esta intervención ser un poco más concreto, hacerle unas preguntas concretas, para que, si es de su resorte, obviamente, pues que usted también me la responda de manera concreta y tratemos como de dejar pues como tanto el discurso, por lo menos por parte mía. Nosotros cuando fuimos o cuando yo fui Representante a la Cámara del departamento de Antioquia, en el período pasado, logramos llevar a cabo una iniciativa muy importante, yo soy uno de los autores de la Ley 2166 de 2021, que permite la contratación con las juntas de acción comunal, ya no como era antes, con la mínima cuantía, sino que se pueda contratar con ellas con la menor cuantía; fue un logro bien importante que se tuvo desde el Congreso de la República e incluso la ley anterior fue de autoría de mi padre, Rubén Darío Quintero Villada, y por eso quiero decirle, Ministro, que para nosotros ha sido una, por decirlo así, una pasión ayudar a las juntas de acción comunal. Nuestro trabajo político siempre ha sido en torno a las juntas de acción comunal y esto lo demuestra en la Ley de la República que

hoy rige, y de la cual su ministerio y el Presidente Gustavo Petro pues recoge muchas cosas, para, en la medida de lo posible, pues concretar esta iniciativa tan importante y por qué no decirlo así, tan bonita, como es la de los caminos comunitarios. Dicho esto, Ministro, yo quisiera preguntarle por qué tan pocos tramos o tan pocos caminos en el departamento de Antioquia; según tengo una información, se dice que se postularon cincuenta (50) tramos en el departamento de Antioquia y solo se escogieron y priorizaron quince (15) de ellos; si eso es porque fue del año pasado, si el próximo año... este año va a ser más, el próximo año va a ser más, para completar los 50, o si definitivamente solamente son esos quince (15). Lo segundo, Ministro, es que hay una duda muy grande en la comunidad, no propiamente en las juntas de acción comunal, o aunque muchas de ellas también me lo han dicho pero en la opinión pública, y es la siguiente: Ustedes han capacitado a los organismos comunitarios, uno, para las diferentes modalidades de contratación, es decir, los han capacitado en todo lo que tiene que ver con la contratación pública; dos, obviamente en el tema de la ejecución de las obras también se les ha capacitado a las juntas de acción comunal, porque la pregunta grande y el temor que se tiene, por parte de la comunidad, es si verdaderamente esas obras van a tener una calidad, que obviamente merece la misma comunidad. No estamos diciendo, Ministro, que por ser juntas de acción comunal, no debemos contratar con ellas, al contrario, usted y yo y creo que todos los que estamos acá, creemos que ése debe ser el mecanismo, pero sí hemos tenido ese avance en la capacitación de las juntas de acción comunal. Y lo tercero, Ministro, es ¿cuánto es el porcentaje de ejecución presupuestal que se tiene en el primer semestre del 2024?, ¿cómo va esa ejecución presupuestal, Ministro? Si ahí usted me puede decir cuál ha sido esa relación que usted ha tenido con las diferentes instituciones departamentales y municipales, válgase decir, secretario de los organismos comunales o directores de los organismos comunales, en los diferentes departamentos, o esto ha sido simplemente iniciativas que no pasan ni por los departamentos ni los municipios y directamente ustedes han contratado con las juntas de acción comunal, o si también van a tener otras iniciativas, donde, por ejemplo, los departamentos puedan ayudar, el caso en el departamento de Antioquia: El Gobernador de Antioquia, el doctor Andrés Julián Rendón, acaba de presentar una iniciativa bastante importante, donde mínimamente en este año se va a hacer un kilómetro de placa huellas en cada uno de los municipios del departamento de Antioquia, y esto lo hacen las juntas de acción comunal, entonces podría como meterse eso en esa bolsa, para que podamos cumplir la meta. Y por último, Ministro, yo no puedo perder la oportunidad de que usted esté acá, es preguntarle... es que quedamos como con un sinsabor, no sabemos si sí, si no, para que usted nos dé de pronto claridad sobre el tema, ¿sí se van a poner los 650.000 millones para la terminación del Túnel del Toyo o no? Gracias, Ministro.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Senador Esteban Quintero. Tiene la palabra la Senadora Ana María Castañeda.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Presidente. Primero, darle la bienvenida al Ministro Camargo, así mismo al Dr. Juan Carlos Montenegro, Subdirector de Inviás y, bueno, aprovechar también pues, por supuesto, a todas las entidades que nos están acompañando del sector, a los entes de control, a mis colegas; aprovechar este debate, Ministro, se envió un cuestionario liderado por el Senador Julio Elías, acerca de la problemática que se está viviendo en el departamento de Sucre con el Puente de La Caimanera, no hay respuestas de ese cuestionario, entendemos por el tiempo, pero yo creo que hoy aquí en Comisión Sexta, donde a todos nos preocupa la situación de las vías y de los proyectos que necesitan la atención del Gobierno en todo el país, podemos dar ese tipo de respuesta. Yo presenté el 31 de mayo del 2023 formalmente una solicitud ante la situación crítica del puente de La Caimanera o puente de Boca de La Ciénaga, que comunica el municipio de Tolú y Coveñas; su pésimo estado, Ministro, no solamente amenaza las vidas, sino la dinámica económica, social, cultural de dos municipios como Tolú y Coveñas, que son municipios hermanos, municipios siameses, que depende el uno del otro para todas las actividades. El 7 de junio del 2023 la ANI respondió que dentro del contrato de concesión se contemplan intervenciones como la rehabilitación estructural de pavimento, operación y mantenimiento, sin embargo, no se contemplan intervenciones de drenaje e intervenciones a puentes existentes; ya tenemos claridad desde ese momento que el concesionario, dentro de sus tareas y labores, no puede hacer la intervención del puente en el estado en que se encuentra.

Teniendo en cuenta también está solicitud que hicimos en mayo del año pasado la ANI, junto con el Ministerio, le pidió al concesionario que hiciera un informe, un estudio, que pudiera arrojar las condiciones del puente de La Caimanera, lo que se necesitaba hacer, cuánto costaba dicho proyecto. Mi primera petición, Ministro, es tener claridad porque tengo entendido que ya reposa, Subdirector, en la ANI ese informe del concesionario, donde nos hacen la radiografía del estado del puente, qué intervenciones hay que hacer y cuánto cuesta este proceso, este proyecto. Hoy, en nombre de todo el departamento de Sucre, de las comunidades de Tolú y Coveñas, en nombre también del Senador Julio Elías, que defiende esta problemática, porque Córdoba es un departamento que constantemente se comunica con el Golfo de Morrosquillo a través de esta vía, esta vía es muy importante a nivel nacional, porque también la carga pesada, que viene del departamento de Antioquia, de Córdoba, de Bolívar, que va hacia puertos, pasa por esta importante vía, van 10 meses, la situación sigue igual, yo sé su

interés, Ministro, de poder darle una solución pronta a esta problemática, ya tenemos bloqueos constantes en la vía, ahí muestro las imágenes, pueden observar cómo los habitantes de esta zona, de la población, ya se van a las vías de hecho por la impotencia, por la preocupación de lo que pueda pasar con este puente, que para ellos es la columna vertebral de estos dos municipios y de toda la economía regional, entonces la pregunta, Ministro, que quiero que me responda es ¿a qué nos podemos atener? ¿Hay disposición, que creo que usted lo ha manifestado, que hoy nos la puede ratificar aquí, delante de la Comisión Sexta, la voluntad política, si existe, para poder destinar los recursos necesarios y poder acabar con la problemática que tienen vilo hoy al Golfo de Morrosquillo, con el mal estado del puente de La Caimanera?

Segundo punto, Ministro, la vía Toluviejo-San Onofre, “la vía de la muerte”, una vía que cobra vidas casi a diario, yo creo que todos recuerdan el fatal accidente del cantante Martín Elías, fue ahí en esa vía, en el año 2017, a partir de ese momento todos los focos, las pantallas, se pusieron entre Toluviejo y San Onofre, y empezaron a contar diariamente lo que pasaba aquí, una vía en muy mal estado, y yo sí quiero decirles, por ejemplo, ya en este mes de abril van cuatro muertos, Ministro; agradezco su disposición porque tengo conocimiento que el día domingo usted tuvo comunicación con los habitantes del sector, porque también hay protestas, porque hay bloqueos, ya no se aguanta más, y ellos me manifestaron su intención de darle fin a este problema, que no es de este gobierno, por supuesto, que tenemos muchos años de estar padeciendo, que no ha sido posible lograr poder intervenir estos 39 kilómetros de vía de forma integral; que hoy hay un contrato de un poco más de 5.000 millones de pesos, Ministro, que hacen reparcho, que hacen unas intervenciones en tramos cortos, y les digo muy preocupada que hoy la delincuencia tiene frenada en estas obras, hoy no pueden trabajar porque no los dejan, y aquí también es un llamado al Gobierno, para que pueda estabilizar el orden público y les dé garantías a los contratistas de todo el país, para poder llevar a cabo las obras.

Entonces el punto, Ministro, es que nosotros estamos dando una batalla en el país, para poder combatir los siniestros viales; esta es una vía que está aportando muertos, como le digo, Ministro, casi a diario. En el departamento de Sucre tenemos aproximadamente 42 muertes en la vía hasta marzo, corte de marzo, en el departamento de Sucre, tenemos 900,000 habitantes; le hago un comparativo con Bolívar, 2.2 millones de habitantes y a corte de marzo tiene 55 muertes viales; si hablo del Atlántico, con 2.5 millones de habitantes a corte de marzo, de enero a marzo del 2024 tiene 61 muertes por siniestros viales; esto me indica que el departamento de Sucre, comparado con estos dos departamentos, que lo doblan en población, está aportando más siniestros viales que cualquier otro. La importancia de este punto, Ministro, es que para combatir las

muertes en las vías, que todas son evitables, porque sabemos, los que estudiamos el tema, los que venimos liderando proyectos y procesos de seguridad vial, que todas las muertes en las vías son evitables, que puntos como esta vía, donde sabemos que hay que intervenirla, que necesitamos voluntad política para sacarla adelante y que podemos disminuir y por qué no decir, frenar las muertes en la vía, no entendemos como no se priorizan en los diferentes gobiernos.

Por eso la petición, Ministro, es, que sé que tiene la voluntad, que nos ayude a agilizar, porque con una llamada suya, con una orden suya, que pueda agilizar este proyecto o proceso, usted va a salvar muchas vidas en el departamento de Sucre.

Muchísimas gracias por estar aquí, por cumplir con el llamado de la Comisión Sexta, esta es una comisión que trabaja de la mano con las diferentes carteras y que queremos el bien nacional, que queremos ayudar a los diferentes ministerios, para sacar adelante no solo las iniciativas, sino también sacar adelante los problemas que hoy tienen en Colombia sufriendo. Gracias, Ministro.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, Senadora Ana María Castañeda. Tiene la palabra, Vicepresidente Julio Elías.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias, Señor Presidente, complacido con la presencia del señor Ministro de Transporte, lo hicimos correr un poco, lleva tres sesiones corriendo con nosotros, con la presencia del doctor Juan Carlos Montenegro, Subdirector del Invías, bienvenido también a esta comisión, la sesión pasada asistió, pero no pudimos llevarla a cabo. A todas las personas que nos acompañan, gracias por estar pendientes de esta comisión. Señor Ministro, son varios interrogantes que tenemos los que vivimos pendientes de la zona Caribe y de esta zona que mencionaba la Senadora Ana María Castañeda en su intervención, y por eso le enviamos el cuestionario; sabemos que fue a destiempo, pero tratamos de enviarlo para aprovechar su presencia en la Comisión y nos respondiera las dudas que tenemos sobre el tema del puente de La Caimanera entre Coveñas y Tolú, puente que también afecta al departamento de Córdoba, al municipio de San Antero y municipios vecinos, que transitan a diario por ahí, una vía que se pensó, a nivel nacional, para darle salida al departamento de Antioquia y llevar al centro del país hacia el mar, que entre otras cosas se denominó así, concesión “Ruta al Mar” de Colombia, pero hoy se ven truncado los sueños de muchos colombianos y, sobre todo, de los residentes de la zona, porque han visto afectados sus intereses, una zona que es netamente turística y que ha sentido por décadas el abandono del Estado, hoy se ve afectada por el desgaste del puente y el cierre de la vía. Desde el 4 de agosto de 2023 se llevó a cabo el cierre a un carril, por parte de la concesión, de este importante

puente por el mal estado del mismo y hasta el día de hoy no se ha hecho nada por recuperar el puente.

Compromisos ha habido muchos, pero resultados pocos; la concesión “Ruta al Mar” saca comunicados a diario informando el estado del cierre vial, en lugar de tomar acciones para resolver el asunto. Así como lo decía la Senadora Ana María, puede que estas soluciones no estén en manos de ellos, pero en manos de alguien deben estar, pues sí queremos hoy que nos diga usted, que es el encargado de la cartera, en manos de quién están las soluciones, para resolver está afectación que tienen los municipios de Tolú, Coveñas y los departamentos en sí de Córdoba y Sucre... y Bolívar porque... y Antioquia, Senador Esteban, porque la concesión fue pensada precisamente para llevar al interior del país hacia el mar. Este paso uno a uno que hay en el puente ya los residentes no lo aguantan más, Senadora Ana María, por eso, entre ellos mismos, se pusieron de acuerdo para cerrarlo definitivamente y no verse afectados el día de mañana por una caída al puente, que no está contemplada obviamente, ni Dios lo quiera, que se vayan a afectar mayormente la comunidad con una catástrofe. Estos municipios, como Coveñas, San Antero, Tolú, se benefician únicamente del turismo y vimos que la Semana Santa pasada fue una de las peores Semanas Santas en la historia del municipio de Coveñas y de otros municipios aledaños, en materia de turismo; precisamente ellos hacen ver como que esta afectación les está afectando su ingreso natural, que es el turismo.

El jueves tuve la oportunidad de pasar por ahí, de conversar con los habitantes, de conversar con la Sra. Alcaldesa del municipio de Coveñas; están muy preocupados, han llegado a muchos acuerdos con la concesión, han llegado a acuerdos con la ANI, han llegado a acuerdos para restablecer el tráfico, y ningún acuerdo se ha cumplido, anoche nuevamente cerraron por completo la vía. Aquí tengo un mensaje que me enviaron diciendo: “Informamos a todas las comunidades que a partir de las 18 horas de hoy se prolonga el paro, con bloqueo permanente; la razón, el incumplimiento de los tres días que dio el juzgado para responder. No aceptamos la posición de “Ruta al Mar”, de querer pasar por encima de la comunidad, estamos protegiendo la vida de las personas que transitan por el puente. Este tipo de cosas nos ponen contra la espada y la pared, sobre todo, una comunidad que no tiene a quién acudir, una comunidad que se siente aislada, una comunidad que siente vulnerado sus derechos”. Aprovechamos esta sesión, Sr. Ministro, para que usted nos cuente qué solución le podemos dar a ellos, qué solución le podemos llevar desde ésta, la Comisión Sexta del Senado de la República, a los habitantes del municipio de Coveñas, a los habitantes del municipio de Tolú, a los habitantes del municipio de San Antero; ellos tienen unos mensajes ocultos o esos que se hablan en boca a boca, que dicen que las vías no van a ser habilitadas hasta que no sea instalado el peaje. Queremos saber si eso es cierto, queremos saber si estamos trabajando por que la

concesión gane más dinero, o por proteger la vida de los habitantes del municipio de Coveñas y el municipio de Tolú y de que no vean afectados sus intereses. Entonces por eso el envío del cuestionario que le enviamos: ¿dónde se pondrá exactamente la estación de peaje que van a poner en la vía?, ¿cuándo se tiene calculado que se abrirá completamente la vía perimetral?, ¿cuáles serían las tarifas de este peaje?; ojalá usted pueda tener todas esas respuestas y si no, pues que nos las haga llegar.

Y cambiando un poco el tema, señor Ministro, para el tema principal del debate: desde mayo del 2023 fue aprobado el plan de desarrollo del actual Gobierno, plan de desarrollo donde se creó o donde se aprobó las facultades al Gobierno, para que creara el Invir, Instituto Nacional de Vías Rurales. EL Presidente creó, por vía decretó, el Instituto el 15 de noviembre de 2023; a día de hoy el Invir parece ser un ente inexistente, no he escuchado que tenga director, no he escuchado... e incluso busqué para ver si tenía para página web y tampoco existe; ¿en qué estado está el Invir?, que en teoría sería el encargado de manejar las vías rurales y el encargado de manejar estos “Caminos Comunitarios para La Paz”. Hay muchas preguntas que nos nacen acá en la Comisión y que estábamos ansiosos por hacerles, por ejemplo, ¿de qué manera van a funcionar estos “Caminos Comunitarios para la Paz? Sabemos que la intención es muy loable, de que los propios afectados, los propios intereses de las comunidades, que quieren que sus vías se recuperen o que mejoren, pues obviamente quién va a dolerle más una vía que al afectado, pues que ellos hagan la ejecución de las obras, eso es algo muy loable, pero la Comisión Sexta también se encarga de la educación, ¿en qué lugar quedan los futuros ingenieros, los futuros arquitectos, si no pueden trabajar en cosas para lo que se educaron? No voy a alargarme demasiado porque los ponentes del debate son muchos, pero sí le dejo esas preguntas en el ambiente, señor Ministro, que ojalá encontremos una respuesta, sobre todo para el tema de los departamentos de Sucre y Córdoba, como lo es el puente de La Caimanera. Muchas gracias, señor Ministro; muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted, querido Vicepresidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Seguimos con los visitantes. Tiene la palabra el señor Presidente de la Comisión, Gustavo Moreno, y terminamos con la Proposición 41-24, comenzamos con la Proposición 64-23, y se prepara la Senadora Soledad Tamayo. Adelante, señor Presidente... aquí están todos listados. Senador, Senador Guido, usted no fue citante del debate, ¿cierto?, no aparece en la proposición, pero estamos dándole la palabra primero a los citantes y después los, los, los... ya lo alisto enseguida en los intervinientes. Adelante, señor Presidente.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, querido Presidente Julio Elías. Muy buenos días a todos, a todas; Senadores y Senadoras, muy buenos días, y bienvenido a esta comisión, querido Ministro de Transporte, William Camargo, Subdirector del Invías, a la Comisión Sexta. Hoy este debate tiene un propósito y es un propósito de que la mayoría de los Senadores que estamos acá, somos Senadores de región, somos Senadores que representamos cerca de los 32 departamentos que tiene este país, Ministro, y cuando uno va a un municipio o cuando uno va a un departamento, lo que le pide a uno un alcalde, lo que le pide a un líder, lo que le pide a uno un presidente de junta de acción comunal o un gobernador, querida Senadora Jaimes, son vías, infraestructura, y me alegra mucho este debate, querido Ministro, porque este gobierno quiere sacar a este país de un atraso vial que tenemos hoy. Solamente en mi departamento, Santander, tenemos un atraso de vías terciarias de 30.000 kilómetros; ¿cuántos años se necesita para sacar a un departamento de un atraso de infraestructura de 30.000 kilómetros?, que quizás hay unos departamentos y unos municipios con mayor desarrollo vial e infraestructura. Acá hay Senadores de Antioquia, querido Senador Esteban, Senador Alex, y que muchos de nosotros, de otros departamentos, quisiéramos tener la infraestructura que tiene el departamento de Antioquia o un departamento como Boyacá también.

El Eje Cafetero, Risaralda, Quindío, Caldas, querido Senador Guido, tiene un avance importante en materia de infraestructura, pero hay departamentos que tienen una crisis en materia de infraestructura y de desarrollo vial en Colombia y uno de los casos es Santander, Nariño, otros departamentos de los que hemos hablado, y la semana pasada, y quiero iniciar con esto, de que hablaban algunos gobernantes de este país, de hacer una vaca para terminar la infraestructura, porque el Gobierno nacional decía que no iba a terminar unas vías de 5G y que los recursos no alcanzaban, y nosotros, con el Senador Guido, radicamos un proyecto, y le digo esto a los 13 Senadores que estamos acá en este recinto y a los 108 Senadores que hacemos parte del Senado de la República, nosotros radicamos un proyecto para sacar adelante el Sistema General de Participación, para modificar el Sistema General de Participación de este país, que esto va a permitir, Senador Esteban, que un departamento como Antioquia reciba ocho veces más los recursos que recibe hoy, que Bogotá reciba tres veces más lo que recibe hoy en materia de recursos de participación nacional, y que un departamento como Santander iba a recibir siete veces más, porque hoy como está el sistema político de este país y económico, estamos enseñando a los alcaldes a que vengan a pedir la totuma cada semana, a pedir por una obra, Ministro, que vengan a buscar a diferentes Ministros, para poder llevar una vía terciaria, para poder llevar un hospital, para poder llevar una placa huella, y que no teníamos

que recurrir a esas vacas, porque si eso llegara a ser aprobado aquí, de modificar el Sistema General de Participación, porque hoy tenemos un Estado macrocefálico, todo gira alrededor de Bogotá, hoy el sistema debe cambiar, que cada departamento y que cada municipio sepa cuántos recursos va a recibir, y eso tiene que ver con la infraestructura y con el transporte, querido Ministro de Transporte.

Y uno de los temas son las vías terciarias, los Caminos Comunitarios para La Paz, y yo respaldo esta importante iniciativa del Presidente de la República, en cabeza suya, Ministro, y de la Dirección del Invías, y que se anunciaba con bombos y platillos un programa como Caminos Comunitarios para La Paz y que los recursos no los manejaran las alcaldías, sino que los recursos fueran al nivel más básico, que eran las juntas de acción comunal, porque eran las juntas las que sabían dónde estaban las necesidades, porque eran la juntas las que sabían cuáles eran los kilómetros exactos para no desperdiciar recursos, donde en épocas de invierno era donde se enterraba el camión, donde no pasaba el vehículo, y nosotros aquí, en esta Comisión Sexta, encargada del transporte de este país, encargada de la infraestructura, nos parecía un tema muy importante, y acá el Senador de Nariño, que usted defiende el campesinado, mi querido Robert, respaldaba una importante iniciativa.

Recuerdo muy bien que hace un año hicimos un debate de control político aquí en esta comisión y recuerdo muy bien, querido Ministro, que vino acá el Director de Caminos Comunitarios para La Paz, no sé qué pasó con esa dirección, no sé quién está hoy a cargo de la Dirección de Caminos Comunitarios para La Paz, y le preguntábamos en ese entonces al Director de Caminos Comunitarios para La Paz, cuántos convenios se habían firmado, con cuántas juntas de acción comunal, en esa primera fase, se habían presentado y que cómo iban andando esos procesos; un año después, querido Ministro y Subdirector del Invías, queremos hacer la misma pregunta: durante el período, según el cuestionario que ustedes nos envían desde el Ministerio, desde el Invías, desde el período del 25 de marzo del 2023 al 10 de Abril del 2023 se obtuvieron 29,350 postulaciones de juntas de acción comunal en Colombia, de las cuales 23,238 quedaron con información completa y 6,112 no finalizaron el proceso por falta de documentos, sin información de los tramos que requieren atención.

Desde el 12 de junio del 2023 hasta el 12 de diciembre del 2023 se iniciaron la firma de convenios, querido Ministro; dice que se suscribieron un total de 1.035 convenios, 1.035 convenios hoy con juntas de acción comunal, de esas 27.000 que se presentaron, que eso asciende a un valor de 233.860 millones de pesos y que nosotros aquí, desde el Congreso de la República, vimos, y que se nos anunciaron, que iba a ser una inversión de 8 billones de pesos para vías terciarias de este país. Según respuestas obtenidas por el Invías, se retiraron 47 tramos debido a que se identificaron proyectos que requieren obras de

mayor envergadura, que no se pueden hacer con juntas de acción comunal, y yo quiero hacerle una pregunta, querido Director del Invías o Subdirector, de esos convenios suscritos hoy ¿a cuántas juntas de acción comunal se le han girado los recursos?, ¿cuántos se han ejecutado? La semana pasada acá, como Presidente de la Comisión Sexta, atendíamos a cerca de 30 juntas de acción comunal del Valle del... del Cauca, perdón, del departamento del Cauca, y a diario recibimos solicitudes en esta comisión de juntas, de presidentes, que dicen: “Me recibieron los papeles, firmamos el convenio hace un año, pero no nos han girado el recurso, pero no sabemos qué va a pasar”, y quería saber a cuántas juntas de acción comunal se les ha enviado hoy el recurso, y cuántas juntas tienen hoy inicio de obra en Colombia.

Yo quería decirle acá que el presupuesto del Ministerio de Transporte asciende a cerca de 17... –presupuesto es del 2024– 17 billones, un servicio a la deuda del 9.5%, un tema de funcionamiento del 9.22%, pero que tiene una inversión para el año 2024 de 81.73%, y nosotros en esta Comisión Sexta abrimos para recibir miles y miles de denuncias, que le dijimos que íbamos a hacer un portal para recibir denuncias de diferentes regiones de Colombia, y que como Senadores teníamos una responsabilidad con las personas en el territorio; hemos recibido miles de derechos de petición de lo que pasó con el contrato, que se me va el nombre, 277, creo, del departamento del Huila, de una junta de acción comunal; queremos saber qué ha pasado con este contrato en materia de juntas de acción comunal y, Ministro, yo soy del departamento de Santander y vuelvo y acá en cada debate hablo: la cuarta economía del país, pero somos el número 19 en materia de infraestructura, tenemos un atraso gigantesco; me preocupan algunos anuncios del Gobierno Nacional sobre las vigencias futuras, para algunas vías importantes de envergadura nacional en este país: La Transversal del Carare, que interconecta el departamento de Boyacá con el Magdalena Medio, con la Costa Atlántica, con la Ruta del Sol, sector 1 y sector 2; la vía Curos–Málaga, que depende de vigencias futuras; la vía Área Metropolitana Bucaramanga con Cúcuta–Pamplona.

Para nosotros es muy importante, querido Ministro, esta infraestructura, el Presidente de la República estuvo hace 2 meses; se lo decía el mismo Presidente, en una reunión que sostuvimos hace 20 días, de la importancia de la vía Curos–Málaga, que interconecta la frontera Venezuela–Cúcuta con el área metropolitana de Bucaramanga. Lo he invitado, querido Ministro, también a San Gil, donde es importante revisar la variante de San Gil, que también depende de unos recursos de vigencias futuras; qué va a pasar y cuáles va a ser la vigencia futuras que se van a radicar en este Congreso, que ya estamos a punto de discutir, Ministro. Y yo quiero acá leer un chat, que nos llega sobre vías de Caminos Comunitarios para La Paz: Primero, Ministro y Director del Invías, ¿por qué lleva el Invías más de 4 meses sin que se realice un desembolso a las juntas

de acción comunal?, Si desde el año pasado ellas cumplieron con los requisitos y ellas sacaron, las juntas de acción comunal, unas pólizas, compraron las pólizas, ¿por qué lleva tanto tiempo sin hacerles un giro? ¿Cuántos, querido Subdirector, de los 1.030 convenios que se firmaron el año pasado, hoy, después de 6 meses, tienen inicio de obra? Y ¿qué porcentaje de avance de la obra están a la fecha de esos convenios? El convenio del Huila es el Convenio 4777; la Presidenta de Junta de Acción Comunal compró la póliza, firmó los documentos, pero por parte del Invías, lo dejaron vencer; la Presidenta llamó a la Viceministra y ha estado buscando también a nosotros, como Senadores, para ver qué se puede hacer.

Y quiero finalizar con esto: ¿qué porcentaje de convenios y por qué a la fecha hoy no tienen una interventoría?, si ese proceso pertenece directamente al Invías y sin ello no se puede dar inicio de una obra con un proceso tan importante, como es los Caminos Comunitarios, y esas interventorías que hoy no tienen de unos convenios que se firmaron, tenían vigencia del presupuesto del año 2023, y yo lo digo porque nosotros queremos que este proceso de caminos comunitarios no se convierta en un proceso que no se concluya en nada, porque hoy las juntas de acción comunal de este país tienen la mayor ilusión de pavimentar miles y miles de kilómetros. Veo que el programa está para 27,000 kilómetros, Ministro, 27,000 kilómetros que le va a solucionar la vida y la vía a millones de campesinos y campesinas de las vías terciarias de este país, porque hoy una vía es desarrollo, es crecimiento económico en materia de infraestructura, porque hoy nuestro país depende es de las vías terciarias en Colombia, y que hoy nuestro país lo que está esperando es que se avance rápidamente, porque se inscribieron miles de juntas de acción comunal, y que estaban otras juntas que no se alcanzaron a inscribir, están esperando la segunda convocatoria, ¿cuándo se van a volver a inscribir? Pero si no avanzan con esas 27.000 juntas de acción comunal, pues es muy difícil abrir otra convocatoria. Y el Vicepresidente decía algo muy cierto. ¿qué ha pasado con el Invir? El Invir, un brazo importante para las vías terciarias de este país.

Queridos Senadores y Senadoras, este debate es muy importante porque quizás las juntas de acción comunal no puedan acceder a la información y sé que hoy hay muchas y muchos presidentes de juntas de acción comunal pegados a este debate viéndolo, para saber qué ha pasado con los procesos de las juntas de acciones comunal, qué ha pasado con las vías terciarias en Colombia; y que a lugar este debate, querido Ministro, para informarle a las juntas que está pasando con muchas vías, con la infraestructura de este país, que en un 70% son vías terciarias, caminos comunitarios, y de unas entidades tan importantes que se anunciaron, como es “Caminos Comunitarios para La Paz”; nos hubiese gustado que hubiese venido el director, no sé si hay un Director de Caminos Comunitarios para La Paz, porque vino hace un año, pero a la semana de haber venido al

debate se fue y no sabemos más que pasó con ese importante programa. Muchísimas gracias a todos, Senadoras, Senadores y a usted, querido Ministro, y Director del Invías. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, Senador. Sé que prácticamente todos los Senadores de la Comisión somos citantes, pero vamos a tratar de moderar un poquito el tiempo, de autocontrolarnos, para poder escuchar a al Sr. Ministro. Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias, señor Presidente. Pues primero que todo, saludar al señor Ministro, al doctor William Camargo; estaba también citada la doctora María Constanza, pero sabemos que está en otro... atendiendo otra citación de aquí del Congreso, hoy se hace presente en esta comisión el doctor Juan Carlos Montenegro, y pienso que el tema que hoy nos trae en estos dos cuestionarios, a pesar de que cuando usted hace presencia aquí, nos provoca hablar de muchos temas, porque no siempre lo tenemos en esta comisión y por supuesto que entendemos también que este ministerio no solamente... o sea, tiene mil cosas por atender, es la Aeronáutica Civil, es el Invías, es la ANI, es mil cosas, es mil cosas, lo que usted ... la Agencia de Seguridad Vial, en fin, pero hoy nos trae este tema, que es uno de los programas banderas de este gobierno, y es precisamente el tema de infraestructura en lo que corresponde a las vías terciarias, donde se propuso precisamente unos recursos muy importantes de cerca de 8 billones de pesos para este cuatrenio y para recuperar 33.000 kilómetros de vías terciaria, y por supuesto, como lo han dicho mis colegas, la importancia de estas vías terciarias pues es innegable, por supuesto que tiene el desarrollo de diferentes infraestructuras y el transporte, y las vías terciarias juegan un papel importantísimo y es que constituyen la infraestructura de transporte de mayor extensión, unas de mayor extensión, que su funcionamiento en óptimo niveles potencia el crecimiento económico de la población rural, que permite articular los centros de producción de la ruralidad con los centros poblados y de acopio, que también fortalece la presencia institucional del Estado en las zonas rurales del país, y que beneficia la oferta social en el territorio, porque si tenemos vía seguramente es más fácil que lleguen los demás servicios y la presencia institucional, que hoy requieren las zonas apartadas o las zonas rurales del país.

Pero también sabemos que esta red terciaria tiene otras debilidades y es precisamente que es una red vulnerable, especialmente cuando se presentan periodos largos de lluvia y que el hecho de no tener unos drenajes funcionando adecuadamente deteriora la construcción de las vías terciarias, y que tampoco existe una cultura de mantenimiento, así es de que cuando construimos una vía terciaria y no la mantenemos, seguramente el deterioro llega pronto.

Decía el doctor Leonidas Narváez, investigador de la Universidad de los Andes y hoy Gerente de la Empresa Metro de Bogotá, que la red terciaria, unido con los distritos de riego, la electrificación y la conectividad, se han identificado fundamentales para el desarrollo social y de la productividad en la región, y hoy después de 7 años sigue teniendo vigencia, y creo que usted así lo siente y lo sentimos nosotros, que sabemos y vivimos en el campo, visitamos el campo y sentimos pues estas necesidades.

¿Qué son esos Caminos Comunitarios para La Paz? Pues para nadie es un secreto que el conflicto armado principalmente a nuestra región rural afectó, por eso es importante ese impacto positivo que trae este programa de “Vías para La Paz”, y los planes y proyectos que vienen con ella en el postconflicto, después de haberse firmado el Acuerdo de Paz, debe traer bienestar, deben llevar todas estas inversiones necesarias, a pesar de que hoy siguen muchas regiones y muchos lugares afectados por... siguen teniendo presencia de personas que no ayudan a que se logre la intervención de infraestructura en vías terciarias. El programa de Vías para la Paz es de la mayor importancia, doctor William, y yo creo, conociéndolo a usted, por supuesto, y sabemos lo que finalmente... cuando hablamos de 8 billones, digo qué importante, qué inversión tan importante, y cuando hablamos de recuperar 33.000 kilómetros, pues es ambicioso este programa, y lo más importante que yo quiero señalar de este proyecto son dos cosas: el primero, que tiene que ver con... el primero tiene que ver con que son vías terciarias donde se va a hacer la inversión, y el segundo es que en cabeza de las juntas de acción comunal particularmente y de otras organizaciones en el territorio se van a hacer estas inversiones, ¿y qué es precisamente el objetivo de este proyecto? Y es mejorar la transitabilidad a lo largo de todos estos kilómetros; se obtuvieron, como se ha dicho, 29.350 registros de apuestas de estas organizaciones, de los cuales 23.238 quedaron con una información completa, y hay un compromiso del Invías de acompañar a esos 6,112, que quedaron pendientes, para que cumplieran con todas sus exigencias, que hace el Invías frente a las convocatorias. Hasta el 12 de diciembre de 2023 se suscribieron 1.035 convenios solidarios y para el 2024 se tiene proyectado la suscripción de 740 convenios solidarios por el orden de 456,000 millones. Los comunales, las comunidades negras afrocolombianas, raizales, palenqueras, indígenas, son las que van a ejecutar, pero principalmente ese órgano, que es importantísimo resaltarlo hoy, que defiende en todas partes, que estoy convencida que son los medios de cohesión social en el territorio, y es de la mayor importancia, por supuesto, porque permite identificar sus necesidades reales, porque permite a través... ser pertinentes en la inversión, por supuesto, genera bastante confianza con responsabilidad y legitimidad de las inversiones en el territorio.

Qué mejor que este programa, que lleva más de 60 años en las juntas de acción comunal, que

han contribuido al desarrollo en muchas regiones del país, que tienen una capacidad de gestión y liderazgo, pudiéramos hoy no echar pie atrás, sino al contrario, seguirlas apoyando y acompañando en este proceso, estas formas de voluntariado, una manera de mostrar precisamente que la solidaridad organizada, que interviene en la comunidad, en la resolución de sus problemas, que algún día fue de caridad, de beneficencia, que algún día fue también parte de la filantropía, hoy se vuelva una realidad; que yo recuerdo, doctor Camargo, que en algunos lugares tocaba pedirle el favor a ver quién aceptaba ser presidente de la junta de acción comunal, y de algún miembro de la junta de acción comunal, hoy se vuelve un atractivo más importante, no solamente porque van a manejar recursos, sino porque hay cómo darle respuesta a la comunidad, frente a las mismas necesidades propias que viven aquellas zonas, sus veredas, y esos sectores donde ellos representan. Creo que hoy hay una motivación mayor para que las juntas de acción comunal hoy estén más interesadas en participar y en hacer parte, por supuesto, de estas directivas. ¿Que tengo algunas preocupaciones, doctor Camargo y doctor Montenegro? Pues tengo preocupaciones en torno a la ejecución del programa de “Caminos Comunitarios”, considero traerlas a este debate con mi ánimo propositivo, doctor Camargo; no me anima otra cosa de que podamos ayudar. Lo primero que tenemos que preguntarnos es ¿el Invías tiene la capacidad técnica y humana para materializar este programa tan ambicioso?, porque generó muchas expectativas, ya que en 17 días que estuvieron abiertas las inscripciones, se recibieron ese número tan importante de solicitudes, de postulaciones, y esperar tener 15.000 campesinos trabajando en más de 1.100 municipios, pues es un punto importante a tener en cuenta.

En la respuesta se manifiesta que entre el 10 y el 27 de mayo del 2023 el Invías realizó visitas a los corredores identificados y postulados por las juntas de acción comunal, revisando documentación y los pasos para concretar la contratación; ¿cómo y con qué personal técnico se procedió sólo en 17 días a realizar jornadas de socialización sobre el contenido del programa, a verificar los tramos postulados para corroborar la integralidad del corredor, para identificar las necesidades que permiten la durabilidad de estas obras a ejecutar? Y pienso que hoy no se cuenta con un inventario actualizado de la red terciaria y como no lo tenemos actualizado, por eso me preocupa que en tan poquito tiempo tengamos la identificación de todos estos tramos, que se pretenden intervenir a través de estos convenios. En la proposición preguntamos cuál es el estado actual en el año 2023 de la red vial terciaria, estimada en 142.284 kilómetros, a cargo de los municipios, en su mayor medida las gobernaciones y el mismo Invías, a lo cual el Invías responde el 28 de septiembre: “El estado actual de la red vial del país es incierto, toda vez que de forma constante y a raíz de las diferentes olas invernales cambia indistintamente, sin posibilidad de determinar su estado actual, además de la imposibilidad operativa de monitorear esos 142,284

kilómetros”, sin embargo, *en la última actualización sobre el estado actual de la red terciaria, en la contemplada del Conpes 3857 del 2023, el cual se adjunta*. De la respuesta necesariamente surgen varias inquietudes, que esperamos sean resueltas en este debate: ¿Está operando el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, que fue creado en el artículo 10 de la Ley 1228 del 2008?, creado para registrar en cada carretera su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, estado, proyectos nuevos, intervenciones futuras, poblaciones que atiende; para eso se creó este sistema.

El Invías manifiesta que no cuenta con la capacidad operativa de monitorear estos importantes kilómetros, sin embargo, la Ley 1228 del 2008 le establece a los municipios y distritos la obligación de reportar la información verídica, precisa y necesaria para alimentar el sistema; yo lo que pregunto es ¿se está cumpliendo con esa obligación?, en qué forma desde el ministerio se capacita a los municipios, y cómo se da esa articulación para el suministro de esta información. La pregunta final es para el programa “Caminos Comunitarios para La Paz”: Pusimos a los comunales a aportar información, para actualizar este inventario de las vías; ¿la información suministrada por los presidentes y directivos y organizaciones comunitarias, cumple con esa información, que es verídica, es precisa, es necesaria, es suficiente?, y es esa información la que nos sirve para actualizar este sistema de tener un diagnóstico más cierto, más actualizado del número de kilómetros de vías que tenemos.

Otra pregunta, doctor William, el costo de la interventoría: Se manifiesta en las respuestas que en la formulación del proyecto se estimó un porcentaje del 15% para la interventoría, el cual asciende pues a 0.9 billones, en este cuatrienio, de esos recursos de los 8 billones. honorables Senadores, estamos hablando de un porcentaje bastante importante, significativo; recordemos que el contrato de interventoría se encuentra establecido en la Ley 80, en la Ley 1474 del 2011, que se llevó a cabo una complementariedad del contrato, estipulando algunos parámetros para el desarrollo de la interventoría. Pienso que si bien es cierto la interventoría es un contrato público, que tiene una contraprestación económica, estipulada, por supuesto, en los manuales de tarifas de los consejos profesionales de ingeniería y de arquitectura, hoy se habla de una interventoría integral, que cuesta alrededor del 10% del contrato principal; mi pregunta es: ¿cuál es la razón técnica para que Invías haya estimado que el porcentaje para la interventoría sea del 15%? No es una cifra menor si partimos del supuesto que hay un 5% después del 10%, cuando hablamos del 15% de los 8 billones de pesos, que nos alcanzarían para 1.600 tramos más, del orden de 400.000 millones de pesos.

También otra pregunta, la evaluación del impacto del programa de “Caminos Comunitarios para La Paz”: ¿cuál es la metodología de evaluación del impacto del programa? Se respondió: En relación

a la metodología de evaluación del impacto social del programa Caminos Comunitarios de la Paz”, este se enfoca en formular, desarrollar estrategias, que permitan el diálogo bilateral y permanente con los organismos de acción comunal. Adicionalmente se manifestó que se realizaba una ficha de caracterización socioeconómica al inicio y al final de la intervención vial, así como un plan de gestión social, y se promovían diálogos interculturales, para impulsar la economía, sin embargo, no se hizo mención a la evaluación en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados, sinergia que fue creada con el fin de evaluar y hacer seguimiento a las políticas públicas. No se puede olvidar y mucho menos obviar el seguimiento y la evaluación a las políticas públicas, ya que son elementos esenciales para una administración pública y permitir la retroalimentación constante. Es necesario que se informe a esta comisión si el programa “Caminos Comunitarios para La Paz” sí realiza la evaluación de impacto o no, sería importante que nos cuenten, y aquí ya se dijo algo, Presidente, falta capacitación y asistencia técnica; en Cundinamarca y usted seguramente, doctor Camargo, conoce cuál es la experiencia, cuál fue la práctica, cuáles han sido los resultados de... llevamos más de 10 años, hoy apostándole a las juntas de acción comunal como organismos promotores del desarrollo en el departamento de Cundinamarca, hoy los pocos recursos que maneja el departamento para... pero los muy importantes, asignados para el tema de vías terciarias, tengan de verdad impacto en los sectores y en las zonas más apartadas del departamento.

Hoy sabemos que con 54 millones de pesos que se les entrega en los convenios a las juntas de acción comunal, para un trayecto de 60 metros lineales por cuatro (4) de ancho, hoy las juntas de acción comunal no solamente responden a los 60 metros, 60 metros, sino que aumentan porque es un punto de cohesión, de solidaridad, ¿y aquí quién más presta servicios? Hasta el señor del camión que baja por la vía, lleva el cemento, lleva la varilla y efectivamente se hacen obras importantes, y cuando a la gente le duele y le cuesta, cuida. Entonces Sr. Ministro, creo que... ellos ponen la obra de mano y, por supuesto, que han aprendido las juntas de acción comunal y hoy técnicamente han... el mismo departamento, a través de la entidad responsable, asesora, cuida vigila y, de igual manera, ha enseñado y ha educado a las diferentes juntas de acción comunal, no solamente técnicamente, sino que también para entregar la... dan cuenta de las inversiones y de los recursos públicos que ellos manejan. a través de estos proyectos.

El gran desafío, por supuesto, de este programa radica en que las inversiones previstas se traduzcan efectivamente en las obras; yo en algún momento le había solicitado al señor Director del SENA, allá hay una... una cátedra, ¿o no?, una tecnología en obras civiles, allá podrían establecerse unos cursos rápidos, pero sí sustanciosos, para capacitar, para

educar, no solamente en la parte técnica, sino también en la parte contable, a las juntas de acción comunal, y creo que podría ser un gran aliado el Sena con el Invías, para lograr estos propósitos que hoy nos tienen. Averiguamos, doctor Camargo, y hoy hay una propuesta de valor de Cemento Argos para el programa de caminos comunitarios, que podría ser un modelo a replicar desde Invías, ¿y qué incluye esta oferta de Argos? Acompañamiento técnico, soporte en línea, capacitaciones virtuales y presenciales, entrega de material didáctico, que instruye el paso a paso de cómo ejecutar la obra, videos instructivos, y pues me preocupa, de sobremanera, que como consecuencia del desconocimiento de aspectos técnicos, legales, económicos, financieros, que no tengan hoy la capacidad las juntas de acción comunal, y los comprometamos en asuntos ya de orden legal, hasta penales, si no los asesoramos y los acompañamos, a los presidentes de juntas de acción comunal; si hoy les entregan 200 millones de pesos a una junta de acción comunal y la plata se diluye o la obra no queda en la condiciones técnicas, ni se cumplen las metas, de las cuales se firma el convenio, pues mañana los estamos comprometiendo para que seguramente tengan que responder ante instancias de todos los órdenes.

Y aquí la última pregunta es si se va a cumplir la meta, doctor Camargo; yo aspiro que sí, yo le apuesto que sí y que ojalá todas esas juntas de acción comunal, que se ilusionaron, que reunieron sus documentos, que participaron en la convocatoria, que reunieron a su comunidad, que hicieron todo lo posible por cumplir con esa convocatoria y las exigencias que se hacían a través de la misma, pues no pierdan la ilusión, no pierden la esperanza, que si bien es cierto nos quedan pocos meses, pues 28 meses, pero suficientes para hacer muchas cosas a través del Invías y para llegar a diferentes territorios, que es lo que necesitamos. Yo quisiera, doctor Camargo, invitarlo también, como lo han hecho mis colegas, al departamento de Cundinamarca, invitarlo también al departamento de Boyacá, por supuesto, su tierra querida, ojalá podamos incluso hacer este tipo de reuniones y llevar como esas asesorías, que hoy estamos pidiendo, que desde el Invías, desde el mismo ministerio, se establezcan para ayudar y para que no vaya a fallecer o a fracasar este proyecto; mi propósito no es otro que ojalá, doctor Camargo, se cumpla. Yo creo en el proyecto, yo creo en el programa y, por supuesto, que le apostamos a que, si hay necesidad y en este momento todavía hay que hacer ajustes, estamos aprendiendo a cómo hacerlo de la mejor manera, pues lo podemos hacer, para que fluyan más los convenios, las firmas de los convenios, pero que también la gente, que ya hoy está lista, preparada, pues también encuentre eco en su aspiración de llevar bienestar para su territorio.

Y, doctor Camargo, perdóneme que yo voy a hablar de otro tema: en esta comisión hay dos proyectos radicados que tienen que ver con el tema de peajes; yo sé que ése es un tema sensible, muy importante de que se apersona el Ministerio,

para hablar de este tema, que hoy se ve ahogado, ahorcado, se ven lesionados los intereses y el bolsillo de quienes transitan por las carreteras de este país; yo sé que hay peajes de Invías, de la ANI en concesiones, y hay peajes también departamentales, y que a veces no median en las distancias de unos y otros peajes los términos o las distancias que debía uno manejar, que si son ochenta (80), que si son 120 kilómetros, si son 100 kilómetros, y pues yo les quiero a ustedes agradecer que me abrieron un espacio en el Ministerio, estuvimos reunidos con los funcionarios del Ministerio; nos piden el favor, viendo yo la necesidad, porque estoy de acuerdo que ése es un tema que no lo podemos dejar, por supuesto, de lado, y que es necesario que realmente, desde el Ministerio, también se tomen todas las medidas necesarias, que se ajusten las distancias, que se ajusten y se equilibren los costos del cobro de peajes; entendemos que hay unas talanqueras en el tema de la de las concesiones y de contratos firmados, pero que también es necesario que nos pongamos en cintura desde el ministerio, para mirar cómo se manejan las distancias y los cobros de los peajes. ¿Qué nos manifestó el ministerio y todo el equipo? Es que el ministerio ha contratado un... tiene un contrato, para que estudie, evalúe y que seguramente en pocos... entiendo que en el mes de junio ya tienen ustedes una información, para efectos de que esa aspiración que hoy tiene el doctor Alex Flórez y el doctor Fabián Díaz y otros Congresistas, y de igual manera me sumo, por supuesto, a esa necesidad de revisar, podamos avanzar en este tema.

Así es de que, señor Presidente, cuando vemos al señor Ministro de Transporte, nos dan ganas de hablar de muchas cosas y, por supuesto, que hoy lo que nos trae es el tema de las vías terciarias, pero no dejan de ser importante los demás temas que se han planteado. Agradecemos, por supuesto, su presencia y sabemos que a través también del Invías, y en cabeza del señor Subdirector y de la doctora Constanza, iremos progresando en este propósito de avanzar en las vías terciarias. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, Senadora Soledad Tamayo. Darle la bienvenida a mi querida Concejal de Pereira, Carolina, que está acá. Tiene la palabra, Senador Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias, Presidente. Voy a ser muy concreto porque en la práctica mis compañeros y compañeras, en su gran medida, realizaron un diagnóstico de lo que es este programa, que a nuestro juicio, Ministro, y le damos un cordial saludo a su comisión, para que también no solamente este tema, sino las diferentes iniciativas que adelanta su ministerio y de igual manera Invías, podamos de manera articulada poderlas acompañar, no solamente desde el punto de vista legislativo, sino que podamos hacer un seguimiento a las obras, al plan de acción que usted

tiene previsto dentro de su labor como Ministro de Transporte; sabemos de sus calidades y de su nivel de ejecución y también de su practicidad, pero las regiones sí ameritan unas respuestas urgentes. Ya con relación a este tema, bien se mencionaba, hay una gran incertidumbre porque hace un año precisamente se lanzó la convocatoria, ¿sí?, entre abril y mayo se empezaron a hacer las convocatorias; esto tiene un antecedente porque el partido MIRA, así como lo mencionaba aquí mi compañero Esteban Quintero, impulsamos una ley para que las juntas de acción comunal, en cierto modo, pudieran también empezar a hacer, desde la visión y la mirada de la cooperación con el sector comunitario, obras de pequeño impacto, obras que le permitieran, en cierto modo, generar impacto positivo en las comunidades; cuando se discutió la ley estábamos hablando de pequeños puentes, de reparación vial, de poder generar algunos arreglos en los acueductos, darle una oferta que en cierto modo pienso yo que desbordó un poco las capacidades, y también generar unas expectativas muy amplias dentro de las juntas de acción comunal, usted lo mencionaba o lo mencionaba la Senadora Soledad, más de 29,000 juntas de acción comunal se presentaron; eso yo creo que fue algo que ustedes de pronto no lograron prevenir y desbordó la capacidad institucional del ministerio, y quedaron ustedes con un, excúseme la expresión, con un problema muy complejo, porque pues se requiere rápidamente la acción del Gobierno, para que esas juntas crean en la institucionalidad y crean precisamente en este proyecto.

Lo que uno mira en cifras y es lo que nos preocupa, es que de esos 1,035 convenios que ustedes adelantaron durante el último año, dos están terminados, nueve (9) están en etapa de cierre, lo decía la persona del Invías hace poco aquí en el Congreso, y solamente once (11) tramos están finalizados, doctor Gustavo Moreno, once tramos, que implica no solamente no sé si un cierto tipo de sinsabor, porque la velocidad de la ejecución del proyecto y del programa no ha sido como se tenía prevista, y de igual manera, Ministro, usted tiene una dificultad presupuestaria y es que si usted no ejecuta los recursos, le quitan los recursos, se los llevan para otro lado; esa es la dificultad que se avecina para esta buena política pública, porque ya lo hemos venido mencionando aquí en el Congreso, es una política pública que en su período anterior o con la visión anterior se llamaba “Colombia Rural”, antes se llamaba “Caminos Vecinales”, pero es una necesidad urgente de los territorios más apartados del país, de las comunidades campesinas, de las comunidades étnicas, que requieren conectividad para llevar sus productos a los centros urbanos, para llevar, en cierto modo, la ciencia, la tecnología, las comunicaciones, para ir a un puesto de salud, porque hoy no pueden ni siquiera ir a un puesto de salud, porque las vías no se lo permiten, porque los vehículos no llegan, entonces estas vías, esos “Caminos para La Paz”, como lo determinó este gobierno, son caminos para el progreso, son caminos no solamente para sacar esa marginalidad de las poblaciones, que hoy por la

misma geografía, las condiciones que tiene nuestro país, están apartadas, y que no solamente no pueden llevar sus productos, sino que físicamente no tienen ninguna conexión con los centros urbanos, y eso genera unos graves problemas en la atención social.

Entonces hay un problema institucional, doctor Camargo; sé que usted tiene todo un plan para el segundo semestre de fortalecer el Invir, que el Invir se apersona; solicitamos que estos 29.000 o estas 26.000 juntas de acción comunal que... 23.000 que fueron preseleccionadas, que su proyecto está viabilizado, que tienen, en cierto modo, un visto bueno, aunque falta digamos una asesoría técnica, una asesoría presupuestal, un acompañamiento jurídico, pues ojalá lleguen a buen término, porque estas herramientas pues se las otorgó el Congreso, y lo que observamos es que se requiere urgentemente trabajar en poder acompañar estas juntas de acción comunal, para que esto no terminé como un efecto dominó sobre otras políticas públicas, donde las juntas de acción comunal tienen un papel muy importante.

Yo quisiera ir a la primera diapositiva, un poco porque se mencionaba aquí también, infortunadamente no sé muy bien, pero lo que uno observa es que más o menos hay entre 140 y... 140.000 kilómetros de vías terciarias en el país, el 97% está en muy mal estado, y eso que, si no se hace un inventario detallado, uno podría decir que... podría hasta duplicar este número de kilómetros en el país y eso conlleva a que los 8 billones de pesos que se tienen previstos para este programa, prácticamente no llegan a tapar ni una rueda, y discúlpenme la expresión. ¿Qué quiere decir esto? Pues que nos toca buscar fuentes de financiación de largo plazo, convertir esto en una política pública, que usted debe con el Director del Invías, mientras tenga esa función, podamos acompañarlos en el Congreso, para que puedan sacar adelante este programa, porque es un programa muy importante, y podamos generar todas las herramientas que se requieren, para poder garantizar la financiación de este proyecto. usted mencionaba que más o menos en la primera etapa se pidió 1.5 billones de pesos y el Gobierno, a través de Hacienda, le giró algo más de 250.000 millones de pesos, y en esta nueva etapa 2.5 billones de pesos se giraron y creo que le giraron 800,000 millones para esta política pública, pero si no se ejecuta, Ministro, es muy posible que ahora, en este apretón presupuestal, prácticamente esta política quede sin dientes y que en la práctica el Invir quede como un cascarón con muchos funcionarios, con personal técnico, pero sin recursos para el apoyo de las juntas de acción comunales. Ahí sería como el centro de nuestra intervención porque estamos en un punto de inflexión muy delicado porque, por un lado, se está creando la institucionalidad y, por otro lado, si no se demuestra ejecución presupuestal, si no se demuestra impacto, pues prácticamente el proyecto no cumpliría las metas que se tienen previstas.

Yo quiero mostrar, solamente para finalizar, nosotros hicimos una convocatoria, a través del

partido, para que nos mandaran las juntas de acción comunal algunas fotos, entonces si miramos las fotos que nos enviaron de los proyectos, y la gran mayoría de los proyectos que se presentaron están en esta situación que ustedes pueden observar, compañeros, que son vías, por ejemplo, este es el Cauca y son vías que conectan pequeñas comunidades campesinas, para sacar el cacao, para sacar el café, para sacar productos, inclusive un galpón, y tiene una de las organizaciones campesinas allí, sacar allí sus gallinas y los huevos, pero así son las vías y prácticamente han tenido que recurrir, como método de transporte, a la moto y prácticamente la moto se está convirtiendo en el vehículo por preferencia de los campesinos y campesinas en nuestro país. Entonces, Presidente, Ministro, hay que acompañar a las juntas, las juntas tienen todo el capital humano, pero requieren un acompañamiento, que se puedan también generar procesos de colaboración con las alcaldías, gobernaciones, porque los 200 millones de pesos no terminan funcionando si no tienen ese acompañamiento y se complementan con otros recursos; si no se unen varias juntas de acción comunal, pues el trayecto pues prácticamente va a ser de metro lo que va a poder arreglar, y sí se requiere rápidamente un plan de acción para que estos convenios con organizaciones de acción comunal, se viabilicen.

Entonces, Presidente, quería dejar allí; un apunte final, bueno, ya salió ayer la Ley de Educación de la Cámara, invitamos para que rápidamente el Gobierno viabilice o agilice el trámite de la Ley Ferroviaria, y yo creo que los anuncios que usted vienen haciendo son muy positivos, porque esto se debe complementar con la ley que ustedes vienen tramitando, para que se agilice y podamos hacer el tránsito y discutir aquí, doctora Soledad, doctor Guido, doctora Sandra Jaimes, doctor Alex, esta Ley Ferroviaria, que tiene que pasar por la Comisión Sexta de Senado y dar un debate amplio, para poder conectar las regiones a través de este sistema ferroviario, y sumado, doctor Gustavo, usted que nos invitó allí al puerto de Barrancabermeja, reactivar también la trazabilidad, transitabilidad y recuperar el río Magdalena, para que sea otra opción, una modalidad de transporte que se requiere para nuestro país. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted, querido Senador del MIRA, Guevara. También quiero darle una bienvenida a nuestro querido Concejal Willington, de La Estrella, Antioquia, bienvenido, del equipo de Esteban. Tiene la palabra, Senadora Sandra Jaimes.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias, señor Presidente. Bueno, primero quiero expresar un saludo fraterno al doctor William Camargo, al doctor Juan Carlos Montenegro, bienvenidos a la Comisión Sexta, la comisión de transporte, vías y movilidad.

Bueno, yo he estructurado mi intervención en cuatro puntos y solicito pues la atención para mirar las cifras, mirar todo el tema de cómo está el tema de vías, carreteras, proyectos de Inviás en Colombia.

Primero quiero iniciar señalando que para nuestro Presidente Gustavo Petro, para “el Gobierno del Cambio”, el tema de las vías es un tema vital, porque es importante para la población colombiana y todos los territorios, porque aquí es donde se mueve realmente la economía, donde hay el mayor desarrollo social, donde hay conectividad, donde podemos avanzar realmente en las políticas de este gobierno, por tanto, siendo una de las principales preocupaciones y prioridades de este gobierno, que además recibe estos mensajes en estos diálogos vinculantes, donde realmente se da origen a las contribuciones, a todos los aportes que se hicieron al Plan Nacional de Desarrollo y, por supuesto, hay un capítulo muy importante, en este Plan Nacional de Desarrollo de este gobierno, sobre el tema de vías para todo Colombia. Entendemos pues que este no es un problema de este gobierno, sino es un problema de todos los gobiernos atrás, donde no se presta atención y realmente donde, a través de los proyectos de las vías, hubo muchos actos de corrupción, pero como es un compromiso de este gobierno, entendemos también todos los procesos pues que se deben adelantar, porque son procesos de obras, donde hay que formular, intervenir, que tienen requerimientos técnicos, pero que requerimos pues, nosotros como Senadores que somos, quienes visitamos las regiones, quienes somos los representantes del pueblo, conocer pues cómo se está proyectando el tema.

Entonces quiero expresar acá que en Colombia, las vías terciarias en Colombia, hay 142.284 kilómetros de vías terciarias, de los cuales el 90% está en regular y mal estado, por no decir que casi el cien, o sea, es un porcentaje muy muy muy alto, pero que manifiestan que realmente estas vías están en mal estado, las vías terciarias. El estado de la red pavimentada, yo alguna vez ya aquí había expresado, el 31.14% está regular, el 18.38 malo, el 0.72 muy malo y apenas el 14.12 es muy bueno, y el 35.63 bueno; y para el caso de la red vial no pavimentada, el 42.82% es malo, el 7.06% muy malo y el 38.32 muy regular, y apenas el 3% muy bueno y el 8.78 bueno, es decir, son porcentajes demasiado bajos en los que se encuentran las vías en Colombia, en consecuencia, vuelvo y reitero, para este gobierno es un reto el tema de vías y es un reto muy grande y requiere, por supuesto, de la anuencia de toda la institucionalidad, en este caso Inviás, Ministerio de Transporte, etc., y no solo para el cumplimiento de estas metas, sino porque lo que busca este gobierno es el cierre de la brecha real, que garantice la oportunidad a todos los territorios colombianos y a los más marginados de este país, como lo han expresado acá, todas las dificultades que hay de movilidad en Colombia para todos nuestros campesinos. Uno ve todos los videos a diario, de cómo se encuentran las vías, de toda

la odisea que tienen que ellos transitar, para poder lograr, para poder sacar todos sus productos.

Ahora yo quiero que hablemos del Presupuesto General de la Nación, porque es que los colombianos necesitan conocer cuál es el presupuesto que hay para el tema de vías y que en este momento la inversión para este año 2024 alcanza los 97 billones de pesos, pero quiero señalar que es la más alta de la historia de nuestro país, es decir, a este gobierno sí le interesa realmente solucionar el tema de vías; esto equivale al 5.8% del PIB, superior al 1.1% del PIB al promedio prepandemia observado durante el período comprendido entre 2000 y 2019, lo cual significa que es una gran noticia para el pueblo colombiano y es consecuente con el programa de este gobierno y la Ley 2294 del 19 de mayo de 2023, la Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, “Colombia Potencia Mundial de la Vida”. De los recursos de inversión, el sector Transporte se ubica como el principal receptor: Los recursos de inversión asignados a este sector ascienden a 13.9% de la inversión total. En el Invías se contempla apropiaciones por 4.2 billones, dentro de las cuales se destacan 824.600 millones para el mantenimiento y la revitalización de la red terciaria, 486.000 millones para el mantenimiento rutinario, 400.000 millones para el mantenimiento y rehabilitación de “Caminos Comunitarios de la Paz Total” y la asignación de recursos para el desarrollo de proyectos en tramos específicos en todo el país, es decir, necesitamos es que pues se cumpla y haya un poco más de celeridad en estos proyectos tan importantes.

Y yo quiero pues aprovechar la presencia acá del Ministro y del Subdirector de Invías, para que nos puedan ilustrar y poder nosotros tener esta información tan importante para Colombia: Primero, cómo funcionará la articulación del Invías con el Invir, nosotros necesitamos saber cómo va a ser esta articulación, para poderle dar respuesta al pueblo colombiano; cómo se logrará llegar a más de 88,000 kilómetros de vías terciarias intervenidas, hoy la cifra llega a 55.240; de los 4.2 billones de pesos asignados a su cartera, mi doctor, cuál es el monto de recursos para este propósito; y en el marco de los ejes de “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, se encuentra el programa macro de intervención de vías regionales secundarias y terciarias, terminales fluviales, aeródromos, y con una proyección del 1.5 en gastos de inversión público para el año 2024; por favor, quisiera yo saber cuál es la fuente de financiación de estos recursos. Y yo celebro pues todas las convocatorias, en este caso, la convocatoria para ejecutar el programa de Caminos Comunitarios, que haya recibido 29,350 registros, de los cuales 18,360 cuentan con la información completa, pero aquí me voy a detener un momentico, porque es que este es uno de los programas bandera de este gobierno, y acá tenemos que revisar porque es preocupante que no se ha dado a la perfección ninguno de estos convenios, entonces sí se requiere que nos informen cuál es la ejecución de este presupuesto, por ejemplo, de los 23,000 convenios

que fueron aprobados que, entre otras cosas, yo quiero señalar que los requisitos en el programa original eran cinco requisitos, que después pasaron a 21 requisitos, generando un proceso engorroso pues para las acciones comunales.

Uno debe entender que los procedimientos deben hacerse lo más breves, lo más ajustados y lo menos complicados para estas personas, porque a veces tienen que entonces terminar pagando asesorías para poder cumplir y ese no es el sentido de estos programas; pasamos de cinco requisitos a 21 y uno de los requisitos, mi doctor, ha sido... uno de los requisitos más engorrosos ha sido la apertura de las cuentas, porque el programa original había orientado que las cuentas se abrieran en el Banco Agrario y esto les ha generado a ellos pues, porque pues es el banco digamos estatal y lo correcto es que se hiciera, pero ellos se van y abren las cuentas a otros bancos y esto es un procedimiento muy engorroso, porque cada banco tiene sus... todas sus exigencias, que son muy diferentes, ocasionando pues todos estos impases, que no ha permitido el... Ahora, de esos 23.000 proyectos radicados, sumercé decía qué día en los medios, que la meta eran 800 convenios, cuando se había dicho que la meta de la firma en este año eran 7.000 convenios, porque es que estamos hablando de 23.000 proyectos que se han presentado, por tanto, sí solicito pues que se revise y que miremos cómo, porque como lo han expresado, nosotros vamos a las regiones y todo el mundo cree que es que nosotros tenemos la varita mágica y decimos: “Sí, ya, ya”; no, y nosotros sí requerimos la información, para poder dar una respuesta oportuna, porque la gente está esperando este programa tan importante de este gobierno.

Ahora bien, se han firmado en este momento 400 convenios, si los compañeros que preguntaban, la información que tengo es que se han firmado 400 convenios y que la meta era firmar 800, y considero, según lo que acabo de presentar y las cifras, que este año podrían firmarse son 7.000 convenios y que lleguen. Entonces eso es muy importante y yo sí pido pues que podamos... yo ya había hablado con el doctor Juan Carlos, habíamos tenido una reunión con 15 alcaldes, que vinieron a preguntar y, bueno, que podamos avanzar. Entiendo también que usted está recién llegado a la institución, pero que podamos realmente avanzar en este tema, que es uno de los temas bandera de nuestro gobierno, y que necesitamos pues que estas juntas de acción comunal, que se esmeraron por participar en esta convocatoria, tengan agilidad y una respuesta. Ahora, para mi departamento, departamento de Santander, respecto de esos Caminos Comunitarios para La Paz Total, la convocatoria... en esa convocatoria Santander presentó 1.473 postulaciones, por ejemplo, de las cuales tenemos conocimiento de que hay 59 convenios firmados, de esas 1.400 hay 59; en la fase uno de 2023, 30 convenios estimados; en la fase dos de 2024, con una inversión de 12 millones para 2023 y un estimado de 13.200 millones para 2024; entonces dado este bajo nivel de convenios frente

a esas postulaciones, yo sí quisiera, doctor, yo sé que usted ha estado muy juicioso, porque este tema ya lo hemos hablado, ¿cuáles son las acciones de capacitación ,herramientas, para estas comunidades, para estas juntas de acción comunal, que quieren acceder?, y ¿cómo ha funcionado la articulación con estas entidades territoriales?

Ahora, Santander, la vía Curos - Málaga, entiendo también nuestro Presidente ha hecho el esfuerzo por estar en Málaga en dos ocasiones, el Ministro nos ha acompañado, y es importante pues mencionar pues que este proyecto se inició el 25 de junio de 2021, es decir, antes del comienzo del actual gobierno, llevando a marzo del 2023 21 meses de ejecución de los 102 establecidos desde la estructuración, y sobre el avance de ejecución se encontró que en agosto 2022 en estado de ejecución con un 7.34% de ejecución, respecto a un programado de 7.22%, y en marzo de 2023 se tiene un 18.4 de la ejecución sobre un programado del 16%, es decir, que se avanza con respecto a lo programado, con ejecuciones por encima de lo programado y acorde a los recursos asignados para cada vigencia. Acá lo importante es que en el gobierno actual se han atendido de manera pues adecuada y oportuna los diferentes eventos, como los más de 120 derrumbes y activación de sitios críticos, que inclusive han derivado en pérdida total de la banca, ya del problema que tenemos, como lo ocurrido en los sitios El Canelo, Pangote, El Volcán, en donde, bueno, se han ejecutado estas obras para restablecer la transitabilidad en el menor tiempo posible, inclusive con el montaje de un puente semipermanente.

Entonces acá ¿qué es lo que solicitó? Es que se han anunciado en diferentes escenarios y comunicaciones, que la verdadera crisis de este proyecto pues es el hecho de los recursos que se tienen para la vigencia 2023. Entonces necesitamos pues que se avance en esta proyección y que pueda realmente este corredor vial de García Rovira, que es tan anhelado, que este gobierno lo ha atendido, como lo he dicho, ya en varias ocasiones, quien ha hecho su presencia, pues que se adelante en todo este tema topográfico, geológico, para poder realmente llegar a la alta expectativa de la comunidad de García Rovira, que este es un sueño y sé que en este gobierno se va a lograr, entonces pedir pues que podamos también darle un informe a toda la ciudadanía de García Rovira sobre cómo avanza el tema de la vía Curos - Málaga. Entonces, señor Ministro y doctor Juan Carlos, es importante que el pueblo colombiano conozca pues los avances, los avances institucionales, lo que se ha avanzado en estos temas y que podamos desempantanar el tema de Caminos Comunitarios para La Paz, para que el pueblo colombiano, que con... se ha inscrito, podamos avanzar en este tema de transporte, vías y movilidad en Colombia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Senadora Sandra Jaimes. Tiene la palabra, Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señor Presidente. Señor Ministro William Camargo, doctor... Subdirector General de Inviás, Gustavo... perdón, Juan Carlos Montenegro, colegas. El tema que hoy nos convoca aquí claro que es de suma importancia, son las vías de nuestro país y gracias por estar aquí, señor Ministro, por hacer presencia en esta comisión, pero yo quiero, colegas y señor Ministro, hacer un poco de historia, es que es importante para no olvidarla. ¿usted se puede imaginar, señor Ministro, si usted hubiese tenido hoy, hubiese tenido hoy 22.000 millones diarios para hacer inversión en infraestructura? Esos 22.000 millones, señor Ministro, se los gastaban los gobiernos anteriores en la guerra, eso es una verdad que nosotros necesitamos en nuestro país, el por qué la infraestructura de Colombia está tan atrasada, ¿a qué se debe?, ¿qué hicieron los gobiernos?, ¿qué hizo la sociedad? y ¿qué hizo este Congreso para evitar la guerra y esas inversiones tan enormes en la guerra? Se hubiesen invertido en la infraestructura vial de nuestro país, en los caminos vecinales, en las vías terciarias, como está contenido en el primer punto del acuerdo firmado en La Habana. Tuvimos que transitar, Sr. Ministro, más de 30 años de guerra desde 1984, cuando intentamos hacer, generar, formular, no, acordar con el Gobierno de Belisario Betancur un acuerdo, para nosotros reintegrarnos o reincorporarnos a la vida civil, y no fue posible; ¿cuántos muertos y cuántos millones de pesos hubiésemos tenido para hacer la inversión?

Y eso es lo que tenemos hoy, hoy yo valoro los esfuerzos enormes que se está haciendo desde el Ministerio de Transporte, desde "El Gobierno del Cambio", por avanzar en infraestructura vial de nuestro país; los valoro porque, por fin, hubo también un Congreso, unos congresistas alternativos que le apostamos a las vías terciarias de nuestro país, si no Senadora Sandra, no tendríamos hoy... sino no, mire, pasaron cuántos años de que el cantante Elías... ¿cómo? Martín Elías falleció en un accidente, pero van 7 años, pero pasaron 4 años de un gobierno y nunca arregló la vía, ahí sigue igual. Ah, pero para la guerra sí había recursos, para bombardear 8 días, 3 días seguidos y esos inmensos gastos en la guerra, ¿quién los asumió? El pueblo colombiano ¿y en detrimento de qué? En detrimento principalmente de las vías terciarias, y aquí, de 29 casos de corrupción, quiero señalar unos: Interbolsa, Agro Ingreso Seguro, Odebrecht, Chirajara, que se gastaron los recursos de las pensiones, Ruta del Sol; esos, esos... esas enormes sumas de dinero, que se fueron por las venas de la corrupción, Senadora Soledad, hubiesen servido para nuestras vías terciarias, que hoy tanto reclamamos aquí, y las seguiremos, por supuesto, seguiremos comprometidos en ese reclamo. Esto, por eso quería hacerles y... y que ustedes reflexionen el por qué tenemos semejante atraso en Chocó, en Nariño, en Putumayo, en Meta, Norte de Santander, Santander, Cesar, la región del Caribe, esas vías de la región del Caribe, pero es una de las

regiones que más Congresistas tiene aquí presentes en el Congreso de la República, y eso es una verdad que necesitamos, porque sí, nosotros somos muy guapitos y muy buenos para reclamar, pero la responsabilidad que nos compete, como Senadores de la República, también en el control y ejecución de recursos, pero no los de ahora, también desde los de antes, ¿qué pasó?, ¿dónde se devolvieron esos dineros de la corrupción?, ¿dónde están?, ¿dónde se recogieron, para poderlos invertir en las vías que tanto necesitamos?

Y de acuerdo que sí que las necesitamos, yo pasé hace poco por la Transversal del Carare y sé que se están adelantando obras, pero necesitamos una inversión enorme, enorme, dada la geografía o la topografía del terreno, enorme, enorme, y no lo vamos a arreglar en uno o dos años. Nosotros hoy estamos exigiendo aquí que se presenten resultados ya y solo llevamos 2 años, 2 años intentando avanzar con vías de cuarta generación que nos exigen, con las vías terciarias, con todos los inconvenientes que tenemos, por ejemplo, con la Ley 2166, una junta de acción comunal, dada la contratación que tenemos en nuestro país, tiene que presentar 16 documentos, tiene que entregar una póliza, tiene que entregar no sé cuánto; pues claro, sumercé, que no vamos a tener prontamente una ejecución de estos recursos, que se aprobaron desde el Congreso de la República; yo pienso que hay que entender también eso, también hay que entenderlo. Yo he visto al Ministro en territorio, he estado allá en su oficina y también he estado reclamándole por las vías, pero cuando empiezan a pasarnos a nosotros, no, es que ustedes aquí la vez pasada no hicieron nada en el período pasado, no hicieron nada, Senadora, y aquí tenemos unas vías concesionadas, unos contratos ya hechos y parte del presupuesto se fue ya, porque hay vigencias futuras aseguradas y nos tocó pagar; creo que no estoy mintiendo, ¿cierto, señor Ministro? Ahora me contestara si le he dicho mentiras, pero ha sido así.

¿Que sí nos toca entre todos? Yo sí digo que entre todos nos toca aunar esfuerzos, señores, colegas, aunar esfuerzos por las vías de nuestro país y darnos, y darnos a nosotros, no olvidar lo que nos ha pasado y el por qué hoy nuestro país está tan atrasado, por qué nuestro país no tiene una infraestructura vial, por ejemplo, que debería de tenerla, dados los recursos que se han ido, no solamente en la guerra, sino por las venas rotas de la corrupción. Eso es todo señor Presidente, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted, Senadora Sandra Ramírez. Finalizamos con la intervención de nuestro querido Senador Robert Daza.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Gracias, señor Presidente. Un abrazo, un saludo... bueno, un abrazo campesino, doctor William Camargo, señor Luis Carlos Montenegro, Subdirector de Invías. Voy a hacer una intervención muy puntual,

exclusivamente, digamos, de... dirigida a la región. Bueno, hay un compromiso... bueno, primero quiero felicitarlo, señor Ministro, por la excelente gestión que se ha hecho, reconocer ese trabajo que se ha hecho en el tema vial: La repavimentación de Neiva - Pitalito, Pitalito - Mocoa, es un hecho, ya está prácticamente terminada; hubo que pasar creo que 40, 30 años, por lo menos, para que se iniciaran los trabajos San Francisco - Mocoa, una variante tan importante para el suroccidente del país; tenemos una vía en excelente estado de repavimentación en este momento, Pasto - Popayán; la vía también se ha repavimentado... se ha repavimentado la vía Túquerres - Tumaco; una importante inversión en el puerto de Tumaco; el anillo vial del macizo despegó definitivamente y ya estamos en una fase muy avanzada; y creo que esas son cosas que hay que anotarle a este gobierno y al Ministerio de Transporte. Tenemos, bueno, muchísimas... un etcétera largo de vías y de obras: el puerto de Tumaco, sí que hay que hacer reconocimiento a la gestión que usted viene haciendo y que viene haciendo el ministerio y todas las entidades adscritas en su conjunto.

Pero querido Ministro, en ese largo etcétera yo quiero recordar que hay un compromiso de la repavimentación de un tramo vial de la vía Mojarras - Mercaderes - La Unión - Buesaco - Pasto; esta vía la destruyó el paso de los camiones hace dos años porque se autorizó por Invías el uso para tractomulas, para lo cual no está pues prácticamente esta vía habilitada y se destruyó creo que alrededor de 27 kilómetros, de los cuales se han intervenido 10 kilómetros, y yo he estado de manera permanente en estos dos años solicitando al Invías que se hagan unos buenos trabajos; hoy hay unos dos contratos en ejecución, uno en el departamento de Nariño por 4.200 millones de pesos y otro en el departamento del Cauca por 4.800, de 17 kilómetros de vía que está totalmente destruida la banca, únicamente con estos recursos alcanza a cubrir 3 kilómetros, 500 metros en la parte de Nariño y 2.5 en la parte del Cauca y, bueno, se tiene que seguir soportando ese mal estado de la vía que impacta y afecta la vida y la economía de esta región.

Entonces yo le pido, señor Ministro, que, por favor, bueno, ponerle un poco más de cuidado porque el compromiso del señor Ministro Guillermo Reyes el 23 de septiembre del 2022, en Mercaderes, Cauca, cuando hizo la visita con todo el Sistema Nacional Vial, fue de 27.000 millones de pesos y de eso apenas hoy estamos contando escasitos 8,000 millones de pesos, para intervenir 3 kilómetros de vía. Por otra parte, es preocupante las conclusiones que sacan del debate de control político la semana pasada en la Comisión Cuarta y las conclusiones que se sacan ayer de una audiencia, de una acción popular, interpuesta a Invías y la ANI, sobre el tema de la doble calzada Pasto - Popayán; hay unos dos tramos, donde uno es responsable el Invías y otro es responsable la ANI, esta es una vía que el Presidente Gustavo Petro aceptó públicamente el 8 de enero del 2023, cuando hubo el desastre de

Rosas, y prácticamente, digamos, bueno, fue una orden al ministerio, para que se agilicen los trabajos técnicos y, bueno, toda la proyección financiera para que se haga esta obra. Realmente, Ministro, ha habido negligencia en ese trabajo técnico, hay una demora bastante grande, que en este momento las comunidades del departamento de Nariño y del Cauca están perdiendo la esperanza, de que se vaya a iniciar en este gobierno, siendo un compromiso que está consignado en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones; sabemos que la ANI pues ha avanzado en los pliegos para la licitación de la asociación pública privada, pero esperamos que eso se pueda lanzar lo más pronto posible, para que haya la posibilidad de que se muevan las gestiones, para asignarle recursos en el Presupuesto General de la Nación, que en este momento estamos en cero, y de igual manera también al Invías, solicitarle también que ese cronograma que ha presentado, que demoraría más de 4 años en los estudios técnicos, tiene que acelerar, tiene que agilizarse.

La ANI hizo unos estudios de segunda fase, que los entregó, y que creo que pues, por las características de la vía, pues debería tenerse un poco más de celeridad en la entrega; tenemos la sospecha de que ese alargue en el tiempo es precisamente para dilatar, para no asignarle recursos a esa vía, y yo creo que si eso es verdad, se está incumpliendo con la palabra del Presidente Petro tanto al Cauca como a Nariño, que tuvo una votación de más de 1'300,000 votantes, y que esa es una obra que no es únicamente importante para el departamento de Nariño, sino para el país en general y para la región Suramérica en general, porque esta vía prácticamente nos pondría a la par con el Ecuador, que está adelantadísimo en el tema de infraestructura Vial, y nos daría la oportunidad de mejorar el intercambio comercial con Suramérica, como ya lo manifestó en alguna oportunidad nuestro Presidente Gustavo Petro. Le ruego, señor Ministro, ponerle cuidado a esto; solicitar de la ANI y del Invías que le pongan un poco más de celeridad a estos temas, porque están retrasando, ya nos faltan 2 años únicamente de gobierno y si no se pone el acelerador, vamos a quedar en una situación de incumplimiento. Muchísimas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted, querido Senador Robert Daza. Cierra mi querido copartidario amigo, Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muchas gracias. Yo pues simplemente quiero valorar las muy interesantes intervenciones que ha habido en este debate; todas han tenido muy buenos datos la doctora, sobre todo se nos datos muy interesantes y muy preocupantes. Yo quiero hacer simplemente una reflexión muy general, que en buena parte concluye lo que aquí se ha dicho y expresa una preocupación que a todos nos asiste y

es que hay muy poca ejecución de este programa de Vías para La Paz, Ministro, y señor Director de Invías... Subdirector de Invías, hasta el punto que uno diría que si la paz depende de este programa, la palabra fracasó también, porque es que yo hice unas cuentas de matemáticas de abogado, o sea, sé menos matemáticas que el Dr. Alexander López, y esas cuentas no me dan porque hay un presupuesto apropiado para 4 años de ocho billones de pesos y a esta altura del tiempo, dando una cifra optimista, se han ejecutado cerca de 500.000 millones de pesos, cuando si esa ejecución del presupuesto, yendo al ritmo del tiempo, debería estar hoy en poco menos del 50%; faltan un poco menos de 3 años para que concluya este gobierno y esa ecuación debería estar en 3.8 billones de pesos, si es que la ejecución avanza con el ritmo del tiempo.

Entonces quería dejar simplemente esa reflexión, yo lastimosamente me tengo que retirar, pero ojalá este debate continúe porque este sí es un tema muy importante. Yo siempre he dicho que las vías son los hilos que comunican a la gente con sus derechos, es el hilo que comunica un campesino con el hospital, a una madre con la escuela, a un padre de familia con el mercado, y entonces mal podríamos estar hablando, por ejemplo, de prevención en salud si no tenemos vías terciarias, empezando porque es que ni siquiera existe claridad, Ministro, no sé si usted tenga esa claridad, sobre el número de kilómetros de vías terciarias que hay en Colombia, porque Invías habla de ciento sesenta (160) y tantos mil kilómetros de vías terciarias y en un reciente estudio de aclaración, se habla de doscientos ochenta (280) y pico mil kilómetros de vías terciarias, y esas son cifras muy gruesas en términos de lo que es el 90% de las vías terciarias en Colombia en mal estado, porque pareciera ser que apenas el 10% son apenas transitables, el resto apenas ir por motos. Entonces yo pues tenía más cosas que decir, me quedo aquí, Ministro, por respeto a su tiempo y al tiempo de la Comisión, pero quiero dejar ese planteamiento en el ambiente, porque de cualquier manera este es un tema que a todos nos interesa muchísimo, sobre todo a quienes somos habitantes de los departamentos llamados “de provincia”. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Senador Guido Echeverri. Tiene la palabra, querido Ministro. Sé que han sido muchas preguntas, ¿cuánto tiempo más o menos, Ministro?

El Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana:

Pues digamos que yo tengo aquí en el balance alrededor de once (11) intervenciones; si por cada una hay dos o tres preguntas, son 33, pero no, yo propongo lo siguiente, con su venia, Sr. Presidente y la de los citantes y los demás Senadores: entre 20 y 25 minutos para, basándome un poco en la presentación que preparó el Invías y que revisamos obviamente en conjunto con el Ministerio, ir contando como todo el proceso que hemos desarrollado de vías terciarias, y

las preguntas que se me queden de ese componente, asociadas a otros temas, las voy a ir contestando en la medida que vaya llegando a los temas específicos, si le parece, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Listo, Ministro, tiene usted la palabra.

El Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana:

Bueno, vamos a tratar de que esto nos funcione, si me ayudan con la presentación. Lo primero, digamos, para señalar el... —a ver si funciona, vamos a ver, sí, sí, está funcionando, está perfecto. Listo, gracias, lo logramos—. Lo primero, unirme a la preocupación de todos, porque en la práctica, en el balance, y eso obviamente nosotros lo agradecemos, el proceso en el que estamos anclados nosotros, tiene unos antecedentes normativos, que el Congreso, en su momento, empezó a habilitar para juntas de acción comunal, y que este plan de desarrollo fortalece un poco más hacia caminos comunitarios, y eso en la práctica implicó inicialmente un proceso de aprendizaje conjunto con juntas de acción comunal, de literalmente planear y volar el avión al mismo tiempo, y una expectativa que abrimos sobre un programa, en el que lo que hemos planteado, y sé que también fue el espíritu del Legislador en estas discusiones, habilitar recursos del Presupuesto Nacional hacia las juntas de acción comunal, que habitualmente por agencia propia hacían algunas intervenciones en diferentes sectores; no es solamente infraestructura vial, ellos también hacían intervenciones en acueductos, en alcantarillados, hacían mingas para adecuar y construir sus centros comunales, y ese aprendizaje venía desde un empirismo, que nos mostró un camino con recursos propios, pero que cuando se intenta... no, cuando se lleva al marco normativo, con las reglas de operación, como lo veíamos inclusive en algunas sesiones previas con la Contraloría, en donde hay que reconocer que hay unas recomendaciones que hemos venido incorporando, pues implicaba aprendizajes y ajustes, pasamos efectivamente de una cantidad de documentos, que son los que habitualmente los contratos de obra pública tienen, a unos documentos mínimos, que no obstante esa disminución, y con el doctor Mejía en su momento lo revisamos y lo discutíamos, ponía algunas tareas en cabezas de ellos, que nos generaron a nosotros una preocupación, y como en todo proceso, esto es un proceso de aprendizaje continuo; nosotros bajamos a seis, siete documentos, pero la misma consolidación de esos documentos tuvo una problemática propia, justamente porque las juntas de acción comunal, algunas más adelantadas, otras menos, no tenían esa misma ritualidad que puede tener una empresa de consultoría o de obras: actas sin firmar, temas en los que quien iba a firmar ya no era el presidente y entonces no estaba la asamblea formalizada, etc., etc., entre otras cosas, la discusión de las pólizas, que no fue menor, ¿sí?, el registro que se hacía inicialmente de las juntas, que terminó tomándose

de lo que el Ministerio del Interior nos suministró, y adicional a eso, un mecanismo que trató muy rápido de incorporar unas postulaciones que implicaron también un trabajo de los equipos tanto del Invías como con juntas de atención comunal, para adelantar el trabajo.

Voy a irme ya moviendo sobre eso porque en todo ese balance, a la par de ese aprendizaje, hay un reto mucho más importante; además de crear la capacidad institucional como sociedad, que no tiene que ver solamente con las entidades del Estado, sino con las entidades comunales y con un proceso de pedagogía alrededor de los caminos comunitarios, había un reto, que además cruza todos los niveles de la infraestructura del país, tanto vías primarias, como vías regionales, como vías secundarias, como vías terciarias, y es la disponibilidad presupuestal, y en eso nosotros, y aquí lo hemos puesto ya en evidencia, también en comisiones de la Cámara, tenemos un reto importante y es que una de las fuentes con las que se financiaba la infraestructura, y que seguramente en el pasado hubiera servido para disminuir esa presión adicional, a lo que en su momento refirió la Senadora Sandra Ramírez, de la forma como parte de nuestro presupuesto como nación se dedicó a alimentar la guerra, pues estaba sustraída del ordenamiento jurídico: la valorización, que es una fuente que permite una redistribución de la riqueza que el Estado irriga y una recuperación, para que otras zonas se beneficien de esa riqueza que el Estado... o de esa distribución de presupuesto que el Estado hace en los territorios, estaba sustraída del ordenamiento, y digamos que esa habilitación nos abre a nosotros, en un momento de crisis, que para nadie es un secreto, por las circunstancias macroeconómicas, eso tendrá valoraciones hacendarias y seguramente en las comisiones correspondientes las evaluarán, y que corresponde también a una situación postpandemia, que estamos nosotros todavía administrando, con un crédito exprés que se contrató con banca mundial, con banca multilateral, y que nos toca literalmente honrarlo y si no nos ponen en unas condiciones literalmente de observación del Fondo Monetario en el país, tuvimos que honrar con un tema del Fondo de Estabilización de Combustibles, que también estresa la caja y la disponibilidad de recursos del Gobierno, con una iniciativa que buscaba recuperar regalías de la explotación de minerales en el país y que la Corte, en una evaluación que algunos nos dejó con un sinsabor, lo sustrae, todos esos elementos, sumados obviamente a un proceso general de afectación económica mundial, pues tiene al presupuesto de la Nación en unos niveles de estrés complicados; eso tiene, digamos, un correlato de preocupación de parte nuestra, porque como lo vamos a ver más adelante, el componente de vías rurales, ahí están los balances, que ya algunos de los Senadores, en la presentación, nos antecedieron con la información, el 10% bueno, y como lo decía el Senador Guido, ese es un balance de 144.000 kilómetros, 143.000, pero información de DNP da cuenta, por sensores remotos, de un kilometraje mucho mayor.

Entonces lo que tenemos hoy en día es lo que inicialmente identificamos en inventarios que están incompletos, porque vale decir, esa tarea del CIIN que refería la Senadora, no se ha completado, no se ha completado por falta de recursos de los entes territoriales, por falta de recursos y capacidad de desplegar mayor atención por parte del ministerio, porque eso es una tarea que tenían en principio los municipios, de actualizar sus inventarios viales y poder cargar una información que diera cuenta de sus planes viales y del inventario que estaban administrando, que adicionalmente, a veces sin darse cuenta, crece cada año sin que ellos lo perciban, porque hay zonas donde por extensión los mismos alcaldes pueden ir una vez en su período de gobierno o tal vez ni siquiera ir, y allá la gente también está necesitando comunicarse y si no va el alcalde, yo creo que mucho menos la autoridad ambiental; eso en zonas con relativo control del Estado, donde no existe ese control, la historia se cuenta de otra manera y en eso hay zonas en las que tenemos que reconocer y recoger una infraestructura, que se construyó sin licencias ambientales, con el mejor criterio de los baquianos, como denominamos en ingeniería a los que son de la zona y que nos ayudan a abrir la trocha, cuando estamos haciendo trazados viales nuevos, pero que no responde a lineamientos ambientales, que tenemos que empezar a modular.

Esos 280.000 kilómetros ya de por sí son un reto importante, si lo llevamos a costo promedio de lo que puede significar 1.000 millones de pesos kilómetro, o pongámonos en la mitad, que sean 500 millones de pesos kilómetro de placa huella, fácilmente estamos hablando de 140 billones de pesos para tener una red terciaria sobre esos 280.000, ¿sí?, y esa es una realidad de administración que hoy en día nos acota a 140.000, pero de esos 140.000 tenemos 33.000 en la tarea del Invías en este momento, y esos 33.000 que están entre Invías y departamentos, pues hacen parte del compromiso que esperamos nosotros cubrir con los 8 billones, que tiene tres aproximaciones para intervención: la primera, ejecución de obras menores con organizaciones de acción comunal y comunidades étnicas, que tienen unos costos de aplicación que podrían estar entre 60 y 70 millones o entre 250 y 300 millones, tal vez un poco más, un poco menos el valor, ¿sí?, pero que ¿de qué dependen? De la complejidad de cada punto, es decir, las postulaciones que nos entregaron las juntas de acción comunal, pueden dar cuenta de una o dos alcantarillas, zonas planas con problemas de drenaje, o de una o dos alcantarillas y cunetas y placa huella en zonas de tipografía quebrada, y esa caracterización sobre los 29.000, que al final quedaron 22.000 habilitados o 24.000, creo que nos faltan 4.000, que tienen todavía pendientes temas, pues ya de por sí son un reto en términos presupuestales, ¿sí?, ya podríamos decir que literalmente ese esquema operativo lo hemos resuelto, pero la atención en este momento es presupuestal y presupuestal en una competencia, que es saludable y necesaria en el país, que está cruzada con necesidades de otros sectores: Saneamiento

básico, infraestructura educativa, salud, recreación y deporte, educación, ¿sí?, temas de cultura, vivienda y saneamiento básico, y que obviamente tenía, y lo pongo entre comillas, “al ministerio como el pionero en la inversión presupuestal”, pero realmente era una inversión presupuestal o es una inversión presupuestal que está comprometida con vigencias futuras en el 72%.

De esos 17 billones nosotros tenemos que cubrir compromisos de deuda, quedan 14 billones, restamos deuda y funcionamiento, quedan 14 billones y de esos 14 billones el 70% está comprometido con contratos del pasado, que estamos honrando, y sobre los cuales esperamos tener una conversación con concesionarios, para liberar vigencias futuras, no hay más fuentes, y entonces la fuente que empezamos a aplicar cruza con una conversación, que no es la mejor, que tal vez no sea cómoda, pero que el Estado tiene que dar y tiene dos vertientes: peajes y valorización; cada peaje que no activemos en contratos en curso o que desactivemos del Invías, es un recurso que hay que destinar para hacer mantenimiento de esa vía, o activa un tribunal de arbitramento con los concesionarios. Entonces ahí tenemos, como lo refería creo que la Senadora antes de, un trabajo que estamos haciendo con la OPIT, para que la discusión de peajes la demos como debe ser, porque desafortunadamente, y esto tengo que decirlo, puede que no sea lo más cómodo, pero hay que decirlo, en la sofisticación de las APPS a las IP, empezó a perder un poco de sentido o de proporción la carga de los peajes en el componente de construcción y mantenimiento y operación, y ahí tenemos un problema, sobre el cual, en la discusión con UPIT, pondremos los números; ya en debates anteriores los hemos presentado, pero ahí hay, digamos, un reto presupuestal.

Entonces esos 3.5 billones responden por esas 23 postulaciones, eso implica un reto para nosotros en términos de conseguir recursos; hay un billón que tenemos previsto, dentro de lo que está allí incorporado de esos 8 billones, para temas con batallones de ingenieros, y 3.5 que deberíamos hacerlos o con convocatorias a comunidades de mayor escala o eventualmente con ingeniería convencional, dependiendo del nivel de complejidad, porque obviamente las juntas de acción comunal tienen un límite en su capacidad técnica, ¿sí?, y si bien la menor cuantía puede llegar a mil millones de pesos, estamos trabajando en una recomendación del BIF, la CAF y el Banco Mundial, que sugiere una aplicación presupuestal entre 100 y 400 millones de pesos, y nos hemos movido también para tener un mayor alcance acotando las intervenciones a 220, 250 millones, porque de lo contrario, si dejamos un mayor alcance para las obras y una mayor asignación presupuestal, pues podrían ser menos las juntas de acción comunal que se podrían ver beneficiadas de estas intervenciones, entonces casi que nos toca priorizar sobre lo priorizado de manera prioritaria, ¿sí?, porque no tenemos todo el recurso que quisiéramos y estamos haciendo la gimnasia

financiera para encontrar y habilitar una fuente fresca, que obviamente tiene implicaciones en su aplicación.

Ese ejercicio, obviamente, tiene una aplicación presupuestal del 2023 en concreto con junta de acción comunal de 233.000 millones de pesos y para 2024 estamos aspirando a medio billón de pesos, 460.000 millones de pesos. Tenemos otros recursos para 2024 que tienen que ver con comunidades negras raizales, afros, que dependen de que tengamos estudios y diseños ya avanzados, para poder aplicar efectivamente esos recursos, y ahí en estos diseños tenemos dos componentes: temas ambientales y temas de consultas previas; si eso no está cubierto, difícilmente podríamos asignar un presupuesto adicional, que está allí, que esperamos poderlo cerrar con ellos, porque de lo contrario, podríamos aplicarlo al tema de caminos.

Aquí hay una cronología de cómo se desarrolló todo el proceso, cómo empezó la convocatoria, las reuniones que se hicieron, la vinculación de multilaterales, todo el tema de la creación del proyecto de inversión; en marzo de 2023 la finalización de las convocatorias, que prácticamente se hizo en abril; todo el tema de visitas de campo, que se hizo entre mayo y junio y julio, con el equipo del Invías; la legalización de los convenios, que implicaba obviamente la aprobación de pólizas, expedición de RP, desembolsos, adjudicación de interventorías, que también es un mecanismo para acompañar con capacidad técnica todo el proceso; esto tuvo detrás todo un tema de capacitación con juntas de acción comunal en temas administrativos, técnicos, ambientales, de seguridad y salud en el trabajo, y obviamente un aprendizaje, que en las idas que hemos tenido con las comunidades y con las juntas de atención comunal, pues valoran y agradecen y que nos presiona un tema de poder habilitar más recursos, porque las juntas de acción comunal están demostrando, justamente por lo que lo decía la Senadora Soledad con... –gracias Senadora, me disculpo– porque ellos tienen un compromiso adicional, normalmente los vecinos de las parcelas ponen unas horas adicionales, pueden inclusive sumar recursos, la misma comunidad nos está demostrando que el programa en esa escala puede tener rendimientos del 25, 30, 35% más de alcance, y eso es una realidad porque en la medida que ven que llega el recurso, llega la inversión, se van sumando recursos humanos para hacer que la obra alcance un poquito; y estamos también teniendo un mecanismo para que el proceso, que además les ponía una carga y es que ellos mismos diseñaran, lo podamos hacer desde el Invías, o sea, hay un ejercicio ahí un poco, ¿sí?, que tenemos que revisar, y unas recomendaciones que, yo insisto agradecerle al doctor Mejía y al equipo de la Contraloría, nos hicieron frente a mejoramiento del proceso que estamos empezando a implementar, o sea, esta segunda etapa tiene un mejoramiento de procesos; la tercera esperamos enriquecerla mucho más y hemos hablado con ellos, porque lo primero que siempre nos

señalan, y es una anécdota de 30 segundos, dicen: “Uy, pero es que esa interventoría”, pero bueno, si no fuera por ello tal vez no hubieran quedado tan bien las obras, ¿sí?, entonces ahí tenemos que buscar mecanismos envolventes, para hacerlas un poco más eficientes, y esa graduación entre el 10% y el 15% o el 8% de interventoría, depende de la complejidad de las obras, ¿sí?, no es lo mismo tener una obra concentrada a 12, 14, 16, 18 meses, que tiene unos ahorros en administración, impuestos y utilidades, y en aplicación eficiente de profesionales, a tenerla en 3 y 4 meses, y con una dispersión geográfica, como la que tienen las interventorías, que asumen en ciertas zonas los caminos comunitarios; entonces esa estructuración de costos responde a esa realidad; eso tiene pues estudios de mercado desarrollados por Invías, que, Senadora, pues cuando lo considere, los podemos presentar.

Esto tuvo también un piloto que nos enseñó cosas, ¿sí?, un piloto de 5.000 millones de pesos aproximadamente, con juntas de atención comunal, unas con mayor o menor alcance; ahí tuvimos un primer aprendizaje, entonces este es como la... ya vamos como a la tercera iteración, y esto creo que es un programa tan encantador, que todos con gusto le ponemos amor a lo que está pasando allí, porque obviamente nos remite, a quienes venimos de provincia y de barrios en la periferia, a las mingas que hacían nuestros papás y abuelos para hacer las obras, entonces uno de peladito ayudaba a cargar el balde, mientras los otros iban mezclando y haciendo el cimbrado de columnas y armando las placas para las planchas en las viviendas, o ayudando a construir las alcantarillas y las cunetas en las vías rurales y veredales, y eso es algo que todos en el corazón tenemos, porque muchos de nosotros, de provincia, venimos de familias campesinas y nosotros acompañábamos a nuestros papás y abuelos a las mingas, y entonces esto, en últimas, tiene un componente de apoyo a estas comunidades, en las que históricamente nosotros en el pasado también hicimos parte.

Entonces este piloto nos enseñó algunas cosas, ¿sí?, nos ilustró también del acompañamiento de las territoriales, ahí tuvimos que reforzar equipos, ¿sí?, y a partir de ahí, digamos, ese proceso relativamente exitoso se terminó, digamos, de manera oportuna y empezamos ya a trabajar con el detalle de los convenios, ¿sí? Aquí tenemos básicamente, de ese piloto, qué fue lo que en meta física se logró; este es, digamos, como el balance de algunos de los proyectos prioritarios, ¿y qué hemos encontrado? Que efectivamente las obras son de buena calidad; hay una interventoría que ratifica, digamos, ese cuidado. En esto, como en todas las obras viales, el mayor cuidado es el agua, el tratamiento del agua; en eso, digamos, los que venimos del mundo de la ingeniería y los que han llegado allí, se dan cuenta que el agua siempre termina erosionando la infraestructura que construimos, eso pasó en Bogotá con las troncales, pasa en el Caquetá, pasa en Boyacá, y el cuidado más grande es el drenaje y también la

estabilización, donde hay taludes, que no tengamos, digamos, problemas, que eso implica unos niveles de ingeniería diferentes. Aquí hay algunos de los convenios que hemos firmado, el estado, digamos, de avance, y todo el proceso de ajuste que hemos desarrollado al componente; hemos obviamente superado limitaciones administrativas, técnicas, jurídicas, acceso a información, limitaciones en conectividad para algunas de estas comunidades, que para hacer su postulación tenían que desplazarse al centro poblado, porque no tenían cómo hacerlo; esa es una realidad que esperamos poder superar, con apoyo de TIC, para las siguientes capacitaciones, en la medida que está vinculada... perdón, en las siguientes postulaciones, en la medida que están ellos ampliando el tema de conectividad en el país; y obviamente todo el tema de permisos de intervención, que fue otra cosa que nos pareció anecdótico, se había pedido al inicio que los alcaldes expresaran su permiso, para intervenir una vía terciaria, y entonces eso se estaba volviendo en un cuello de botella; les dijimos: “Hagámoslo en contrario, le mandamos una comunicación al alcalde, informándole que vamos a intervenir ese segmento, que es una política nacional, y que si tiene algún contrato en ejecución o una póliza, nos levante la mano y de entrada nos quitamos 29.000 consultas a los alcaldes”; simplemente si alguien está en una intervención, levante la mano, porque también se estaba volviendo un tema complicado, “no, es que hasta que vaya el ingeniero y revise”, y entonces empieza la sofisticación, ¿no?, y la sofisticación tiene otras complicaciones, se demoran los procesos y obviamente la ejecución no se logra oportunamente; allí tomamos obviamente un acompañamiento que tuvimos con Usaid y con otras entidades que han desarrollado el tema; la escuela Guillermo Gaviria del Inviás, que es una escuela de formación, apoyó, digamos, toda esta capacitación; ferias de servicio con juntas de acción comunal, toda la formalización de documentos, que la hicimos de la mano con el Ministerio del Interior, y el tema de entidades financieras, que ya está superado: Al inicio tuvimos un tema de sofisticación también del Banco Agrario, al final lo superamos con otros bancos y fuimos, fuimos, ¿sí?

Y obviamente el tema de las aseguradoras, que no fue menor también, el tema de las aseguradoras también nos sacó algunas canas, de las que alumbran nuestras cabecitas, pero ya logramos, digamos, superar esa discusión y estamos relativamente al otro lado. ¿Qué tenemos, digamos, previsto? Adicional a esto, hay un tema que tenemos de inversión con comunidades indígenas, raizales, que hacen parte de compromisos que están en Plan de Desarrollo, y que también se suman a este escenario de los 8 billones, es decir, hacen parte de esa suma que tenemos nosotros que precisar y sobre las cuales ya hay proyectos que se han venido priorizando con ellos, y que hacen parte de la tarea que estamos ejecutando. Obviamente que esto tiene un componente de consulta previa, hace parte de ese mismo componente de vías terciarias, con un tema que cruza por caminos ancestrales,

intervención de puentes y vías para transitabilidad; en ambos casos ha habido un trabajo coordinado con regionales, para hacer el acompañamiento al CRIC y a comunidades indígenas tanto en el norte como en el sur, y en el oriente y occidente del país, y todo el tema de apropiación de recursos, que se materializa con... 2023, ¿cómo hicimos la dispersión?, y obviamente ¿quiénes fueron los champions en eso? Pues los departamentos que tenían mayor número de municipios y de vías rurales; esa fue la primera aproximación que se hizo y ahí aparecieron obviamente 1.035, que hacen parte como de esa primera generación, eso nos habilita 133 kilómetros y transitabilidad sobre 2,577 kilómetros; y en la segunda fase ya entramos con un ejercicio mucho más focalizado, que tiene en cuenta unas variables diferenciales, que más adelante las vamos a referir, aquí estamos incorporando tanto lo que está por juntas de acción comunal, 189.000 millones de pesos, lo que está por indígenas y por NARP, que son 208.000, que esperamos lograr cerrar con ellos, con certeza de estudios y diseños, para poder adjudicar y empezar obras; si eso no sucede, tendremos que volver a girar hacia adelante ese compromiso y usar los recursos, para complementar seguramente convenios con juntas de acción comunal.

Esas son, digamos, como las metas físicas, 2.125 kilómetros, 225 kilómetros de placa huella, 2.228 obras de arte, un puente, y es la regionalización que tenemos, y este es el cronograma que tenemos previsto para esa intervención, buscando que hacia el segundo semestre tengamos adjudicación, inicio de ejecución y en caminos comunitarios finalización, porque realmente son intervenciones que se logran hacer entre 3 y medio a 4 meses; en eso también las juntas de atención comunal han sido juiciosas. ¿Y cuáles son, digamos, los criterios que estamos teniendo para esa priorización? Primero, que sean municipios PDET, que tengan también el tema de curules de paz, para ir chuleando, digamos, ese compromiso del Acuerdo de paz; municipios marginados, que son básicamente municipios que han tenido problemas de violencia y problemas, digamos, de... aquí está, PDET y Zomac son de los primeros, y municipios con influencia de comunidades indígenas, y un tema de índice de pobreza multidimensional, para que las priorizaciones vayan abordando esos criterios y tratar de darle la mayor objetividad posible a esa decisión; esto fue un tema que obviamente se presentó en Dapre, en Presidencia, para que tengamos relativamente criterios objetivos, y todo este tema está acompañado de socializaciones, ¿sí?, y sustrae algunos temas que estén cruzados con vías urbanas, con excepciones ambientales o con alguna limitación legal por propiedad o porque realmente los predios no están habilitados para su utilización.

Este es, en el balance, la hoja de ruta del programa; tenemos obviamente la aplicación, en la cual se hizo la postulación; toda la información se puede consultar página web, aquí está digamos todo el listado, quiénes más han participado, en su momento postularon organismos de acción comunal,

comunidades étnicas, en algunos casos consejos comunitarios o entidades sin ánimo de lucro; se capacitaron 4.000 presidentes y 26 territoriales, 224 reuniones en campo, ferias de servicio, capacitación de cuatro módulos a 1.300 personas de juntas de acción comunal, y tenemos 23.000 que completaron todo el proceso de postulación y documentación, y 6.000 que están pendientes por finalizar. No hemos abierto nuevas convocatorias porque hasta que no cerremos esta primera en un 60, 70%, que es el reto más complejo que tenemos, pues preferimos cerrar la expectativa, y tenemos la misma preocupación de ustedes, que tiene que ver con el cruce presupuestal en Congreso y con la habilitación de nuevas fuentes; esto tiene, digamos, todo un proceso que incluyó la convocatoria, la evaluación de resultados, el levantamiento técnico con los equipos del Inviás y con las juntas, la organización de las carpetas por cada una de las juntas de acción comunal, la revisión de la carpeta, para que estuviera completa, y las devoluciones y reprocesos, requisitos de perfeccionamiento de ejecución con las juntas de acción comunal, la subida a Secop, la certificación bancaria, que efectivamente permitiera que los recursos se giraran, ya hay alrededor, de esos 1.035.998 –me corrige, ingeniero Juan Carlos, ahorita, cuando me suceda en el uso de la palabra– que ya tienen cuenta abierta y se ha girado, pólizas de cumplimiento de responsabilidad civil extracontractual, los desembolsos, el inicio, seguimiento, terminación y en el entretanto la firma de la interventoría. Entonces ahí, digamos, tenemos a la fecha creo que el 70, 78% de ellas ya iniciadas, ahorita el ingeniero Juan Carlos me precisa con más detalle esas cifras, y estamos ya en el inicio de la postulación del segundo paquete.

Sobre las preguntas en concreto de detalle de Caminos, le paso, con su venia, Presidente, a lo que finalice, el micrófono o la palabra al ingeniero Juan Carlos, y yo cierro algunas inquietudes que surgieron en el marco del debate, que no tenían que ver con Caminos, pero yo creo que es importante, para que todos tengamos la misma información, la misma tranquilidad o la misma preocupación. Entonces lo primero, el Senador... –sí, estoy aquí en el orden, es que se me saltó la hoja, perdón– el Senador Quintero, ¿por qué tan pocos caminos en el departamento de Antioquia? No, la información que tenemos es que ahí hay alrededor de 40, que salieron el año pasado, y 40 que se firman este año, 80 de una postulación de 2.300; entonces no son tan poquitos, como nos sugiere las cifras inicialmente presentadas, pero con el mayor de los gustos precisamos en dónde son. ¿Las juntas se han capacitado? Efectivamente sí ha habido capacitación para ellos; tanto en la parte precontractual y documental, como en la parte de ejecución de las obras, hay una capacitación que indudablemente se ha hecho con ellos. Con municipios y departamentos, habitualmente, cuando se hacen las intervenciones, solemos trabajar de la mano con municipios; si necesitamos fortalecer esa actividad, la podemos habilitar para esta segunda o tercera fase, porque en algunos casos solemos contar

con el apoyo de ellos, para que nos presten o nos faciliten maquinaria o inclusive con los contratistas de la misma zona, para estos elementos de compra de materiales y todo eso; queremos tener un mejor acercamiento con ellos, es necesario que eso se haga, pero sí es deseable o mejor lo que teníamos como instrucción inicial, y creo que ha funcionado relativamente bien, es que el recurso bajara a las juntas de acción comunal, y contamos obviamente con coordinación y acompañamiento de gobernación y municipios, que lo fortalecemos si es el caso, para eso hay ya territoriales destinados a ese ejercicio.

Y la preocupación de los 650.000 del Túnel del Toyo, como efectivamente lo dijo este servidor, y quedó además en el compromiso que acompañó, y a quien agradecemos nuevamente, Contraloría en la conversación previa al debate, el tema del peaje lo retoma el Inviás, para tener allí una fuente de recursos, y lo otro, el ejercicio nuestro es valorización y los recursos van a llegar por esa fuente; ¿cómo los faseamos?, es la discusión que tenemos nosotros que revisar con el gobernador, tenemos una agenda con él pendiente, que espero yo poderla llevar a cabo la próxima semana; esta semana estamos aquí un poco complicados y congestionados con agendas previas, pero efectivamente eso ya es parte del compromiso que el Gobierno nacional asumió, para cerrar el tema del Túnel del Toyo, que va de la mano también con una propuesta que queremos hacer con “Valorización” con Antioquia, que tiene además experiencia en ese instrumento, para empezar a irrigar ese mecanismo en las demás vías 4G, que ya materializaron su inversión más allá del 90%.

La preocupación de la Senadora sobre Tolú y Coveñas, dos temas allí: Caimanera, a cargo del Inviás, estamos revisando la existencia de estudios y diseños porque hasta la fecha hay un inventario, pero no hay una actualización de estudios y diseños, o eventualmente un diseño “Tipo” para esa luz y buscar el tema presupuestal; ahí tenemos que reconocer lo siguiente y es algo que desafortunadamente tuvo que ver con la estructuración del contrato de concesión y es que ese tramo quedó para mantenimiento y operación, pero no para obras nuevas. El puente obviamente es una obra de mayor magnitud, que tiene que agenciarse entre la ANI y el Inviás, implica la sustracción de ese tramo, porque inicialmente no estaba previsto que el concesionario lo asumiera, lo recibió en un escenario posterior, y lo que tenemos allí es una variante, que en teoría habilitaría la sustracción de vehículos de carga, es lo deseable, pero que ha tenido una resistencia con las comunidades, y ahí volvemos a la discusión que no nos gusta de los peajes: el peaje es una fuente de pago de un contrato estatal, y si esa fuente se elimina, tiene que ser reemplazada por otra, de lo contrario, hay que aplicarla, porque además eso es constitucional, toda obra requiere, además de su construcción, unos recursos para mantenimiento, ¿que históricamente no nos hayamos acostumbrado a eso? Eso es otra historia; ya estamos trabajando una política pública desde el Ministerio, para que

eso no siga sucediendo, porque habitualmente se nos olvida que las obras hay que mantenerlas y cuando hay contratos, hay una realidad que vincula al ordenador para que eso suceda, y por eso tenemos las tarifas diferenciales, las conversaciones con las comunidades, pero a veces hemos encontrado que hay una resistencia a asumir que el Estado, para que esas obras se hagan, recoge compromisos, que tiene que honrar con quienes ejecutan las obras.

Entonces la sustracción del tráfico pesado podría disminuir la presión sobre el puente de Caimanera perfectamente, pero para que eso pase, no tendría mucho sentido que habiéramos un corredor alternativo, que empiece a deteriorarse sin cobrar el costo de operación y mantenimiento, porque estamos haciendo los dos males. Entonces por eso las conversaciones van de la mano, desafortunadamente no se ha logrado cerrar por temas con comunidades, que yo los puedo entender, y obviamente la ANI y el Invías también, pero si no logramos entre los tres, comunidades, Invías y ANI, acercar esas distancias, pues los bloqueos se van a seguir dando y la solución no la vamos a encontrar. La variante ya está lista, pero hay que instalar un peaje para recaudar parte de ese recurso, porque, de lo contrario, esa concesión acelera su terminación y lo que íbamos a pagar en 20 años, se tiene que pagar en dos y esa sustracción de recursos lo que nos limita es la posibilidad de que esas obras, como el puente que hay que desarrollar allí, lo podamos hacer, y esa es una discusión que no es chévere, pero hay que ponerla en blanco y negro porque uno tiene que hablar las cosas como son, ¿sí?, y pues con la comunidad lo hemos hecho, lo hemos hablado y ellos están en la línea de que no puede haber peaje; es que hay un contrato estatal detrás de eso y si no honramos el contrato estatal, ese mismo concesionario ya nos instauró otro tribunal en otro proyecto, en el que la sustracción de un peaje económico obliga a la nación a girarle 90.000 millones de pesos y no se ha cerrado todavía, que es el peaje de Vinus en... se me olvida el nombre del peaje, que fue una conversación incómoda entre Antioquia y la nación; eso ya activó un giro de 70.000 millones de pesos y tiene un potencial de 400.000 si no se activa el peaje. Aquí estamos en la misma discusión y entonces el concesionario, en el momento que ya ve que no tiene cierta su fuente, activa la terminación unilateral, va al tribunal, eso ya lo estamos viviendo en GICA, y GICA literalmente está presionando una liquidación anticipada o una renegociación del contrato, y ese es el escenario en el que estamos.

Entonces ahí hay una salida ya con Invías, tenemos que hacer la gimnasia financiera, pero es importante que la conversación del peaje no se quede por fuera... sí claramente, pero en este ¿cuál es la habilitación? Si nosotros logramos habilitar la fuente acá, no tomo recursos de la Nación para cubrir ese diferencial de peaje y los puedo intervenir acá, pero sí aquí mantengo eso y no abro la vía, pues el recaudo que necesito para cubrir la concesión y no generar presión en el presupuesto de la Nación por

demanda o si se da la liquidación, pues no va a llegar; entonces ya está el Invías con esa tarea, ellos ya recibieron el diagnóstico del concesionario y sobre eso ya hay un compromiso de trabajo, para que de aquí a 3, 4 semanas tengamos certeza presupuestal, fase de estudios y diseños para quién y cómo vamos a meter ese proyecto dentro de las vigencias futuras que estamos revisando.

Tolú - San Onofre, tenemos una reunión hoy y hay otra el jueves, en la que si no dejo la demora, creo que yo los voy a acompañar, estaba en la agenda, y lo que acordamos allí es: el 1.5 kilómetros, ya está el contratista con un tema de orden público para terminar ese tramo; ahí a veces también uno encuentra que ellos usan ese argumento, pero hay razones de peso para obviamente, de primera instancia, creer que ahí hay una realidad que no desconocemos, y en los 27 kilómetros ya acordamos un plan de trabajo con la Gobernadora de Sucre, con quien tenemos otras intervenciones en la zona a raíz del trabajo de Gobierno con el pueblo, que el Presidente nos pidió acompañar, de todos los ministerios, hace 2 o 3 semanas; ahí tenemos un trabajo con la Alcaldesa de San Onofre y también con otros municipios de la zona, para mejorar temas de terciarias, y este corredor está metido en ese componente, nuevamente con un ejercicio de vigencias futuras.

El puente de La Caimanera, Senador, creo que ahí ya quedamos, es el mismo componente...

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

El mismo, pero, Ministro, yo creo que la comunidad se sentiría bien solamente habilitando el tramo para el tráfico pesado. Usted dice que esa es una solución, pero no se ha hecho.

El Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana:

Listo, ahí el tema es cómo la controla uno, ¿sí?, cómo la controla uno, que nosotros lo que inicialmente consideramos es que uno puede sacar tráfico pesado, pero tráfico de larga distancia tiene una obligación, porque nosotros no podemos dejar peajes cero, y lo que hay es una tarifa diferencial, no puede haber peajes cero, y eso es lo que nosotros hemos hecho de pedagogía, pues la reiteramos, pero ya tenemos una salida para el componente técnico, para el presupuestal también, nos falta cerrar para que el tráfico de carga lo podamos sacar de allí, para sacarlo necesitamos implementar el peaje, de lo contrario, abrimos y el recaudo que teníamos en expectativa, el concesionario nos lo empieza a contar y él empieza a decir: "Y me debes tanto y me debes tanto y me debes tanto", y esa es una conversación que no es chévere, pero es la realidad de los contratos.

El tema del Invir, en el segundo semestre esperamos ya empezar a mover equipos del Invir con un mecanismo y es que inicialmente hemos considerado, y esto pues hay que manejarlo en términos de la disponibilidad presupuestal, qué

parte del equipo que está manejando hoy Caminos, migre para allí en comisión, mientras habilitamos presupuestalmente los gastos... perdón, el presupuesto de operación del Invir, que necesita una sede y que inicialmente estamos previendo, estamos revisando el tema de gradualidad, son 27.000 millones de pesos para poner a funcionar el equipo que se va a encargar, si todo está como lo estamos previendo, de un presupuesto arriba de 2 billones de pesos. Obviamente que estos son por ahora presupuestos, porque la discusión tiene que darse al interior del Gobierno y posteriormente pasar a Congreso, pero ya en segundo semestre esperamos empezar a mover equipo de Inviás en comisión, ¿sí?, porque eso también nos toca manejarlo con cierto tacto, la gente tiene una identidad con el Inviás y cuando les hablamos de que hay que levantar información para el Invir, empieza el duelo, y es natural porque sienten que se desprenden de su institución en la que llevan 25, 30 años, y van a migrar a una institución nueva, y eso genera incertidumbre y temor, pero estamos trabajando con los equipos, para cerrar ese tema.

Bueno, el tema de la Senadora, creo que algunas de las preguntas yo las fui contestando en la presentación, de la capacidad técnica; cuántas juntas tienen recursos y cuántas inicio de obra, ahorita el ingeniero Juan Carlos nos precisa sobre eso las inquietudes...—la Senadora Soledad, ¿no?, no se me va a olvidar, Senadora—.

El tema de los peajes: los peajes digamos que tienen una discusión que le planteamos a la Comisión, esperamos traerla en mes y medio o dos, sino es antes, para mirar cómo hemos caracterizado la realidad de los peajes y lo que hemos empezado a identificar, porque hay mecanismos que lo pueden reemplazar, hay peajes sombra, hay peajes por distancia, todo tiene, digamos, implicaciones de modificaciones contractuales, pero en el mundo eso ya está inventado, ¿sí? Lo deseable es que demos una discusión, por un lado, de cómo se definen tarifas diferenciales, entre otras, la importancia de mantener el instrumento como parte de los proyectos de construcción y mantenimiento, e inclusive en vías regionales empezar a utilizarlo, porque ¿qué termina pasando? Y es un poco triste, pero es lo que viven gobernadores y alcaldes, reciben acumulados de obras nuevas entregadas, 25, 30, 40, 70 kilómetros, y digamos que la siguiente administración, chévere, no lo sufre tanto, pero la siguiente, como no gastamos o no invertimos en el mantenimiento, empieza a haber el deterioro de las vías y vías que estaban previstas para durar 15 y 20 años, terminan durando 8 y 10 años, cuando no terminan en menos. En eso esperamos dar una discusión de cuál debería ser una recomendación para esa política de gestión y mantenimiento de infraestructura vial en el país, que debería incorporar que para ciertos límites o cierto número de kilómetros anuales que construyan alcaldes nuevos o gobernadores, por lo menos, instalen uno o dos peajes o garanticen la fuente con vigencias futuras, y no le votemos, como lo hemos hecho históricamente, el problema al que viene; eso

es como no resolverle uno a los hijos los problemas y mandarlos hacia adelante con problemas sin resolver, y eso creo que, como sociedad, no es saludable, porque estamos pagando la falta de previsión en inversión en infraestructura.

Curos - Málaga, el tema de vigencias futuras depende de la disposición hacendaria, para que nos habilite el marco de gasto de mediano plazo. Nosotros ya tenemos banca multilateral interesada en apoyarnos con esos recursos; hablamos también con grupo Bicentenario, pero tenemos una restricción del marco de gasto, que tiene que ver con el ingreso esperado del Gobierno y con otros compromisos que obviamente tiene que cubrir de otros sectores, pero nosotros ya tenemos el mecanismo, hemos hecho las conversaciones con contratistas, para salir al otro lado.

La preocupación del Senador Robert sobre Pasto - Mojarras, el Inviás ya tiene notas sobre eso para hacer la intervención, y el corredor Pasto - Popayán tiene dos vertientes, que además el Presidente nos tiene clarísimo que se van a honrar: La APP de Pasto de la variante de Estanquillo, 7.5 billones, y un tema de gradualidad para el que pues, hay que decirlo, tenemos aún 28 meses para incorporar recursos y lo que por obra pública debería desarrollar el Inviás, con un tema adicional: Salvo situaciones de afectación estructural por riesgos, por deslizamientos, pues la capacidad de la vía es la que le va indicando al operador público cuándo debe ampliarle capacidad y eso es un uso racional de los recursos públicos, uno no amplía la capacidad de una vía a doble calzada cuando está con 300 o 400 o 700 vehículos hora pico, cuando está con 1.000, 1.200, 1.300, 1.400, dice: “Miércoles, ahí ya tengo que empezar a pensar en doble Calzada”, hablo de vehículos por sentido, y para eso es que los datos de tráfico nos ayudan, porque claro, todos quisiéramos tener para conexión a centros económicos dobles calzadas, pero si por capacidad no se necesita ese recurso, tal vez es necesario en otras zonas prioritarias; por eso los proyectos se diseñan por fases, pero esos recursos están garantizados, separando APP e Inviás con la figura presupuestal que cada uno tiene, APP e IP, bueno, APP preferiblemente, con recursos de banca multilateral y modelos concesionados y el esquema de vigencias futuras, que hemos tenido para algunos proyectos desarrollados por parte del Inviás.

Y cierro con la reflexión y con la misma preocupación del Senador Guido: nosotros realmente la tensión más fuerte que tenemos es presupuestal; si logramos nosotros encontrar una fuente fresca y obviamente contar con el acompañamiento de las comisiones presupuestales y de nuestra comisión, para que ese programa tenga un espacio mayor presupuestal, bienvenido, pero obviamente estamos con un estrés presupuestal de varios frentes y lo que estamos explorando es cómo logramos, con ese recaudo de valorización, empezar a cubrir las fuentes, ¿sí?, porque no hay otra forma de encontrar el espacio fiscal, no está siendo fácil para el sector y mucho más porque, insisto, y con eso cierro, hay

otros sectores que están solicitando espacio fiscal de vigencias futuras, para desarrollar programas de inversiones en saneamiento básico, acueductos y alcantarillados, plantas de tratamiento de aguas residuales, educación para desarrollar universidades, ¿sí?, y eso obviamente está tensionando el marco fiscal de largo plazo, al cual ya le ampliamos el cupo a 0.8% del PIB, pero que todavía, en el marco de gasto de mediano plazo, que es el ingreso en los próximos tres o cuatro años, tiene una discusión pendiente en Hacienda, que es la que nos tiene con un cronograma... –no está el Senador Robert–, que nosotros desde Ministerio hemos desarrollado, pero que en este momento está pendiente es de Planeación y Hacienda, a quien ya les hemos pedido que nos ayuden con esa habilitación.

Eso serían, digamos, los temas que yo desde lo general y algunos temas particulares quería precisar, Presidente y Vicepresidente, y con su venia, si me permiten obviamente, para que el ingeniero Juan Carlos precise algunos temas técnicos que se me quedaron por fuera, Presidente. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, querido Ministro de Transporte. Si quiere, Senadora, dejemos que intervenga un momentico y finalizamos, que a las dos tenemos Plenaria. Querido director...

El Subdirector General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Carlos Montenegro Arjona:

Muy corto, sí, sí, no necesito más... 40.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

El Ministerio de Transporte, que venía en el almuerzo en camino. Tiene... viene por la vía terciaria. Director, tiene usted la palabra; 5 minutos, por favor.

El Subdirector General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Carlos Montenegro Arjona:

Muchas gracias, Presidente. Sí, muy rápido, solo para precisar las cifras que nos pidieron aquí los honorables Senadores: Son 1.035 convenios los que se firmaron, de los cuales actualmente 971 de esos convenios han recibido desembolsos por cerca de 196.000 millones de pesos, lo que desde el punto de vista presupuestal nos indica un avance del 94% de la ejecución en los desembolsos que se les han hecho a las acciones comunales. De esos convenios en ejecución, actualmente tenemos 848 convenios; estos convenios tienen diferentes estados de avance, el principal número está concentrado entre el cero y el 5%, considerando que los primeros 45 días están establecidos para la revisión de los diseños por parte de las juntas de acción comunal, en el marco de las cartillas Invías para el tema de la placa huella y las alcantarillas; ese número, cerca de 500, está allí en ese porcentaje; pero tenemos 194 convenios cerca del 25%, y hacia el 100%, finalizados en su

ejecución, son quince (15), de los cuales hemos recibido dos ya totalmente cerrados. Ese balance, de promedio ponderado, establece que hoy el programa de Caminos Comunitarios para La Paz lleva un avance del 16% en su ejecución física. Y mencionar entonces ya los detalles que nos habían solicitado: Antioquia, de los 42 convenios que ha firmado por cerca de 8,400 millones de pesos, se le han girado 8.200 millones a 41 convenios, lo mismo que en Santander, de los 59 han sido 55 los que han recibido un flujo de dinero de 11.00 millones de pesos aproximadamente. Este es el balance, señor Ministro, honorables Senadores, de las cifras concretas que nos habían solicitado, respecto a la ejecución que llevamos al día de hoy; revisé en las notas, en la intervención del señor Ministro, lo que yo tenía y creo que eso eran los puntos que faltaban por puntualizar. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señor Presidente. Tal vez yo no le entendí a la Senadora Sandra Jaimes, pero yo tengo entendido, señor Ministro, de que la vía Curos – Málaga tiene un presupuesto asignado, ¿sí?, lo mismo...

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Vigencias futuras.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

La vía... la Transversal Carare Opón también tiene un recurso ya asignado, para continuar la labor de la construcción de la vía, ¿es así o no es así?

El Subdirector General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Carlos Montenegro Arjona:

Sí, es así. ¿Cuál es un poco la forma cómo se armó? Que asignaron anualmente un recurso, que cubre obras de mantenimiento y unas obras para obra nueva. Lo que estamos buscando es acelerar esos recursos y ahí tenemos dos mecanismos, o el tema de la cofinanciación con banca multilateral, o de aquellas obras que no tengan ejecución juiciosa, que uno pueda mover al interior las vigencias, que es una tarea que estamos mirando con el Invías, para en aquellos segmentos o perdón, contratos en que el contratista ha sido juicioso, no tiene tensiones ambientales o sociales por resolver, podamos mover una parte de esos recursos; eso debería estarse habilitando antes de mitad de año con los contratistas.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, querida Senadora. Una pregunta, director, tú hablaste de unos convenios, pero ¿cuántas juntas de acción comunal hoy están en

obra?, y ¿cuántas juntas de acción comunal se les han girado los recursos?

El Subdirector General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Carlos Montenegro Arjona:

Son las 971, cada...

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Se les giraron los recursos.

El Subdirector General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Carlos Montenegro Arjona:

Que se les han girado los recursos, sí señor Presidente. Y se me olvidó un dato, aprovecho el uso de la palabra, hablábamos de los que están pendientes y las interventorías pendientes, hoy son 158 interventorías que están cerrando el proceso de adjudicación y en la primera semana de mayo adjudicamos esas 158 interventorías, para reactivar del orden de los 270 convenios que nos falta por iniciar.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Ok. Querida Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

No, gracias, Presidente. Yo he escuchado con atención, sigo siendo optimista, por supuesto, le apostamos, y en lo que tenga que ver con esta comisión en el tema y en el programa particular de Caminos para la Paz, será nuestra prioridad, por supuesto. Pero yo pienso, señor Ministro y doctor Juan Carlos, que hay que ponerle un poco el acelerador, porque el tiempo se nos agota y las ilusiones y las expectativas que hemos generado en todas las juntas de acción comunal es inmensa, así es de que pues por eso hay que... y vamos a invitarlos, a que ojalá nos acompañen en las regiones, porque es importante que si ustedes quieren hacer, por ejemplo, capacitación masiva, la podamos hacer y podamos ayudar, de alguna manera, en las convocatorias, para que la gente pueda estar presente en estos procesos. Entonces, señor Ministro, doctor Juan Carlos y pues todo el sector del transporte, esta es su comisión, aquí estamos es para ayudar, para impulsar, para que ojalá todos estos buenos propósitos, que quedó en el Plan de Desarrollo, que necesitan, como Uds. dicen, recursos, pues se tengan, pero que ojalá se inviertan también dentro de los tiempos, para efectos de que esos presupuestos se queden también dentro del sector, ¿bueno? Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, Senadora. Ya la palabra... yo... ya viene por la vía terciaria el almuerzo. Senadora, a mí, de verdad, como Presidente, yo quiero agradecerle, Ministro, siempre por su cordialidad, por su amabilidad y que nos parece muy importante lo que plantea la Senadora Soledad Tamayo: esta

Comisión Sexta es la encargada de transporte, de infraestructura del país, y a nosotros nos parece importante, somos 13 Senadores y Senadoras de esta comisión, que son como cinco regiones que hay acá involucradas, está el departamento de Antioquia, Santander, Córdoba, Sucre, y que nos parece importante, Ministro... –el departamento de Cundinamarca y Boyacá – en que deberíamos de hacer unas mesas de trabajo, de verdad, con territoriales, con la Comisión Sexta, donde citáramos los alcaldes, liderados por esta Comisión Sexta, los Senadores de cada uno de los territorios, porque hay muchas juntas de acción comunal que nos escriben, muchos presidentes, pero también los alcaldes de categoría sexta, quinta, que es muy difícil, para un tema de infraestructura, en ver cómo nosotros podemos servir de intercomunicación, esos puentes entre ustedes, Gobierno Nacional, y el territorio, y que nos parece importante que ojalá podamos trazar una hoja de ruta entre el Ministerio, la Comisión Sexta y el territorio, querido Ministro, que sé que hiciste una mesa en el Valle del Cauca, hiciste algunas mesas, que es importante en el avance de esas mesas. Querido Vicepresidente.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Ministro, tal vez no me quedó un poquito claro y quiero como a manera de conclusión, en el tema del puente del Golfo de Morrosquillo, entonces no se abre la vía nueva porque no hay peaje, no se mantiene el puente porque no tiene dueño hoy en día, y la comunidad pues entonces queda en el aire, o sea, no hay una solución a la vista, ¿sí?... En tres o cuatro semanas, bueno. Adelante, adelante, señor Ministro.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Siga, señor Ministro, micrófonos son suyos... Senador Esteban Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidente. Así como los citantes intervinieron a lo último, yo también soy citante, entonces quería intervenir. Presidente, muy de acuerdo con lo que usted está diciendo, y al Ministro, que me le acerqué ahorita para comunicarle el tema o para hacerle esa petición, nosotros tenemos el Estado de Colombia descentralizado mediante las... territorialmente mediante los departamentos, pero es uno el Estado, y a la comunidad no le interesa o no le importa si la placa huella o la vía terciaria la hace la Nación o la hace la gobernación, simplemente es que se haga. Muy importante, en el caso concreto, que usted se articule con el Gobernador de Antioquia, que tienen un programa muy parecido al de ustedes, para entre otras cosas, por ejemplo, si la Gobernación de Antioquia tiene solamente 100 municipios, los cuales salieron priorizados en su proyecto, pues los otros 25 los puede hacer la Nación en ese mismo proyecto y queda todo cubierto, entonces yo creo que debería hacer una reunión en ese sentido.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Senador Esteban Quintero. Ministro.

El Ministro de Transporte, Dr. William Camargo Triana:

Gracias, Presidente. Entonces lo primero, el tema de Caimanera: el mantenimiento del segmento vial está a cargo del concesionario, pero la construcción del puente tiene que ser Invías, entonces ese es el primer compromiso y tarea que tenemos que hacer, hay que sustraerlo de esa competencia y hacer el ejercicio de estudios y diseños y de costos, y para empezar a quitarle presión en peso, mientras lo construimos, porque eso tiene su tiempo, habilitar el peaje; nos permite quitarle carga pesada, porque ¿qué hace uno? Coloco una restricción y toda la carga pesada se va por la variante, pero para que habilitemos la variante, hay que habilitar el peaje, porque si no, nos hacemos dos daños, seguimos cargando por acá y seguimos cargando por acá una infraestructura que tiene que pagarse su OIM; eso tiene que resolverse entre tres y cuatro semanas, entre ANI e Invías, y con la comunidad, y agradeceríamos inmensamente que ustedes nos ayuden, como siempre, en esa labor de pedagogía y de concientización, de que así como lo dice el Senador Esteban, todos somos Colombia y, en últimas, la suma de esfuerzos de todos, poquito o mucho, hace que la infraestructura entre todos la cobramos.

Nosotros lo que hemos construido es un tema de tarifas diferenciales, que se pueden revisar en el número de personas que se pueden postular; cuando habilitemos el peaje, pues el ingreso a Tolú y Coveñas va a quedar sin restricción porque literalmente es una vía de ilusión, ellos podrían circular sin ningún problema, mantener la conectividad allí, y si quieren ir más rápido, pues usan la vida concesionada y se cubre ese valor por quien la utiliza, pero no pareciera tener mucho sentido que habilitemos la variante nueva, que ya está lista -interventoría está revisando algunas cosas- sin instalar el peaje, porque después de instalarlo, no lo deja instalar... eso yo ya lo conozco, yo ya lo sufrí con estas canitas en varios corredores, que si uno no deja instalada la vía con el peaje ya socializado, que además ya estaba socializado, y lo pone en funcionamiento, después no hay poder humano, y eso ha generado una tensión con las comunidades,

porque por vías de hecho entraron al corredor a circular sin condiciones de seguridad, vulnerando límites de velocidad y poniéndose en riesgo ellos y los trabajadores. Entonces les propongo, si les parece, y con la mejor disposición siempre de parte nuestra, unas sesiones de trabajo, en las que ustedes nos puedan acompañar, para que pues ese clima de animadversión que existe frente a una solución, que tiene que tener dos vertientes, lo podamos cerrar, y en tres o cuatro semanas acordamos la intervención y vamos habilitando con compromisos, y que los honremos entre todos. Y cierro con lo que sugiere el Senador Quintero: Efectivamente hay un tema de acercar la información, que ya la hemos cubierto con 17 departamentos, nos faltan quince (15), ahí están Santander, Norte de Santander, Antioquia, entre otros, más los departamentos de la Orinoquía, que lo cerramos en las próximas 4 o 5 semanas.

Siendo las dos y doce minutos de la tarde (2:12 p. m.) el señor Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, levanta la sesión y la convoca para el día siguiente, a las 9:00 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 34-24, de la Sesión del día 16 de abril de 2024, que consta de 49 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a treinta días (30) días del mes de julio de 2024.



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