



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 87

Bogotá, D. C., miércoles, 12 de febrero de 2025

EDICIÓN DE 29 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 09 DE 2024

(septiembre 18)

Cuatrienio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2024 al 20 de
junio de 2025

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Se abre registro, honorables Representantes.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bueno, muy buenos días, para todos, buenos días honorables Representantes, favor pasar a hacer el registro, buenos días a los funcionarios del Gobierno nacional, a los miembros de las Unidades de Trabajo Legislativo a los funcionarios de la Comisión Sexta de la Cámara y a los colombianos que nos acompañan a través de las distintas plataformas sociales que ha dispuesto la comisión, para tal efecto saludo especial al doctor Aníbal, Representante Liberal de Risaralda.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Buenos días, buenos días para todas y todos, siendo las 10:16 de la mañana del día miércoles 18 de septiembre de 2024, se abre la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, señor Secretario, por favor sírvase llamar a lista.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Buenos días, Presidenta, buenos días, señor Viceministro de Infraestructura, buenos días señor

Presidente de la ANI, buenos días, doctora Carolina Barbanti, Subdirectora General de INVÍAS; buenos días honorables Representantes, a la doctora Piedad Correal, al doctor Aníbal Hoyos, bienvenidos Representantes liberales a la Comisión Sexta de la Cámara, buenos días a los funcionarios del Gobierno nacional, a los funcionarios de la Comisión Sexta de la Cámara. Presidenta, certifica la Secretaría que se realizará de acuerdo con la Ley 5ª del 92, el primer llamado a lista, señora Presidenta.

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

Gómez Castaño Susana

Hernández Palomino Dorina

Herrera Rodríguez Irma Luz

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Triana Rincón Eduar Alexis

Señora Presidenta, realizado el primer llamado a lista, han contestado 10 honorables Representantes de conformidad con la Ley 5ª del 92, Presidenta tenemos quórum deliberatorio.

Honorable Representante Torres Romero Dolcey:

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión, los honorables Representantes.

García Ospina Pedro Baracutao

Con excusa, los honorables Representantes.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, señor Secretario, teniendo en cuenta que existe quórum deliberatorio, le vamos a

pedir el favor al Representante Alejandro García de que comience con la discusión y una vez se hagan presentes los demás Representantes, haremos el segundo llamado a lista, para poder aprobar el orden del día y comenzar formalmente nuestro debate de control político, pero teniendo en cuenta que ya están muchos Representantes, visitantes también, Representantes de otras comisiones y los citados a este debate de control. Entonces tiene el uso de la palabra usted Representante Alejandro García, para que comience con su deliberación.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, estimada Presidenta. Muy buenos días, gracias colegas de la comisión y compañeros Representantes a la Cámara, invitados nos acompaña el Representante Diego Patiño y el Representante Aníbal Hoyos del departamento de Risaralda, la Representante Piedad Correal del departamento del Quindío, también están invitados los Representantes de Caldas, muchos de nosotros firmantes de este control político, gracias a la Comisión Sexta y colegas por permitimos realizar este control político que es propio de esta comisión, pero que es un tema específico regional puntual.

Bienvenido a su comisión Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y Viceministro de infraestructura, así como la Directora del INVÍAS. Bueno, este control político involucra estas tres entidades ya que vamos a hablar del futuro de los peajes de lo que hoy conocemos como autopistas del café, que seguirá son siete peajes, de los cuales seis están desde el momento inicial en el 97, concesión que está por 30 años y está próxima a vencerse en el 2027, pero que, aunque aún faltan tres años, para su vencimiento y que seguramente lo podrá decidir, inclusive, el próximo gobierno, dada la iniciativa privada que presenta un originador nos tiene en esta discusión, puesto que la ley implica que la ANI debe resolver en unos meses si acepta o rechaza la propuesta de iniciativa privada, Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, Representante.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidenta, le informo que se ha constituido quórum decisorio.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Entonces, señor Secretario, por favor sírvase llamar a lista.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias Presidenta, certifica la Secretaría que realizaremos el segundo llamado a lista, Presidenta.

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

Gómez Castaño Susana

Hernández Palomino Dorina

Herrera Rodríguez Irma Luz

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Triana Rincón Eduar Alexis

Honorable Representante Torres Romero Dolcey:

Señora Presidenta, le informo que, realizado el segundo llamado a lista por esta Secretaría, han contestado el mismo 12 honorables Congresistas en consecuencia de conformidad con el artículo 171 de la Ley 5ª del 92, Presidenta tenemos quórum decisorio, 11 Presidenta Corrijo.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Cuello Baute Alfredo Ape

González Hernando

López Tenorio Julián David

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sogamoso Ingrid Marlén

Se hicieron presentes, en el transcurso de la sesión, los honorables Representantes:

Honorable Representante García Ospina Pedro Baracutao.

Con excusa, los honorables Representantes.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, señor Secretario, teniendo en cuenta que existe quórum decisorio en los términos del artículo 91 de la Ley 5ª, ábrase la presente sesión y proceda Secretario por favor, a dar lectura al orden del día.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señora Presidenta.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2022 -
2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro
Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2024 al 20 de
junio de 2025

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al
16 de diciembre de 2024)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 18 de
septiembre de 2024

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Aprobación de Actas

- Acta número 05 del 27 de agosto de 2024
- Acta número 07 del 9 de septiembre de 2024

III

Citación a Servidores Públicos

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

PROPOSICIÓN NÚMERO 008 DE 2024**-Aprobada-****(agosto 14)**

Presentada por los honorables Representantes *Alejandro García Ríos, Santiago Osorio Marín, Carolina Giraldo Botero, Juan Sebastián Gómez González, Diego Patiño Amariles, Haiver Rincón Gutiérrez, Gerson Lisimaco Montaña Arizala, Hernando González*, y los honorables Senadores *Humberto de la Calle Lombana, Juan Pablo Gallo*, entre otras firmas.

Los congresistas abajo firmantes, presentamos a la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes proposición para realizar **Debate de Control Político**, sobre la iniciativa privada IP Conexión Centro en la fecha y hora que la Mesa Directiva lo defina. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 6º, artículo 51 numeral 8 y el artículo 249 de la Ley 5ª de 1992.

En ese sentido, solicitamos respetuosamente que CITE y se envíen las respectivas comunicaciones a:

- María Constanza García Alicastro, Ministra de Transporte.
- Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.
- Juan Carlos Montenegro Arjona, Director del Instituto Nacional de Vías INVÍAS.

Y se INVITE a:

- Henry Gutiérrez Ángel, gobernador de Caldas
- Juan Miguel Galvis Bedoya, gobernador de Quindío
- Juan Diego Patiño Ochoa, gobernador de Risaralda
- Mauricio Salazar Peláez, alcalde de Pereira
- James Padilla García, alcalde de Armenia
- Jorge Rojas Giraldo, alcalde de Manizales
- Humberto Tobón, gerente de la Región Administrativa y de Planificación (RAP) Eje Cafetero
- Jaime Esteban Duque García, presidente de la Asamblea de Risaralda

- Juan Camilo Cárdenas Luna, presidente de la Asamblea de Quindío
- María Isabel Gaviria, presidente de la Asamblea de Caldas
- Carlos Mario Gil Castañeda, presidente del concejo de Pereira
- Juan Camilo Tabares, presidente del concejo de Armenia
- Luis Gonzalo Valencia, presidente del concejo de Manizales
- Veeduría Ciudadana Concesión Autopistas del Café

JUSTIFICACIÓN

En el año 2027 culmina la concesión del operador de las denominadas Autopistas del Café que administra el corredor vial Manizales – Pereira – Armenia, una arteria fundamental para el desarrollo de nuestra región y del país. Son múltiples las voces que en los pasados meses se han pronunciado alrededor de la conveniencia o inconveniencia de la iniciativa privada, IP Conexión Centro, presentada para administrar este corredor vial. Las dudas que han surgido alrededor del proceso tienen que ver con los tiempos, los criterios de selección y priorización de obras, los costos de los peajes, la inversión, los tramos contemplados, entre otros asuntos. Todo lo anterior, motiva el presente cuestionario, el cual, busca entender la posición del Ministerio de Transporte, la ANI e INVÍAS acerca de este importante proyecto que involucra una concesión que, por 30 años más, podrían asumir los departamentos del Eje Cafetero. Por lo cual, se solicita que las entidades citadas respondan el cuestionario anexo y atiendan esta citación, con el fin de dar la contextualización correspondiente.

Cuestionario Debate de Control Político**Concesión Autopistas del Café – IP Conexión Centro****AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**

1. ¿Cuál es el balance general de la ANI sobre la concesión de Autopistas del Café?
 - a) ¿Cuáles fueron las obras pactadas en la concesión inicial de Autopistas del Café?

¿Qué cambios hubo y cuáles fueron las razones de las mismas?
 - b) ¿Cuáles son los puntos críticos: accidentes, nivel de servicio saturado o cerca a la saturación, ¿identificados por la ANI en los tramos asignados a la concesión?
 - c) ¿Qué obras se ejecutaron, ¿cuál fue el plazo de ejecución y en qué año quedaron terminadas?
 - d) ¿Qué obras quedaron pendientes bajo la mirada de la ANI para la adecuada movilidad del corredor Armenia – Pereira – Manizales?
 - e) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan

- verificar los ingresos de la concesión, por peajes, pagos de la nación al proyecto, excedentes de la línea de ingreso y en general todos los pagos registrados en el patrimonio autónomo a favor de la concesionaria. Así como los egresos totales -desglosado al máximo detalle-.
- f) Por favor enviar copia de la estructura de los egresos totales del proyecto, acordados en la ingeniería financiera que se usó como base para la TIR del proyecto.
 - g) Enviar el flujo de fondos del proyecto de la concesión en donde se pueda analizar aquellos que soporten la TIR a la fecha e indicar ¿Cuál ha sido el comportamiento de la concesión en relación con la TIR del proyecto? ¿Cuántos puntos le restan para lograr la TIR contractual? Si esta ya se alcanzó, ¿Cuáles son los soportes contractuales para continuar con el contrato?
 - h) Adjuntar los gastos de la concesión en cada uno de los últimos 10 años.
 - i) ¿Cuáles son los dueños actuales de la concesión? Presentando con claridad las transacciones que se han dado con las acciones de propiedad de la concesión.
 - j) Por favor enviar copia de los otrosíes.
2. Sobre la nueva concesión, ¿se ha estructurado una licitación que atraiga múltiples ofertas?
 3. Sobre la IP Conexión Centro:
 - a) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos al formulador y los egresos totales del proyecto -desglosado al máximo detalle-, acordados en la ingeniería financiera como base para la TIR del proyecto.
 - b) Compartir la proyección de comportamiento de la TIR con relación a la IP.
 - c) ¿Cuál es el valor -medio- por kilómetro de vía construido?
 4. En cuanto a la operación ¿cuáles son los puntos críticos identificados de acuerdo con las velocidades medias y los tiempos de recorrido?
 5. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia – Pereira – Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.
 6. ¿Cuáles fueron los resultados y conclusiones de las audiencias públicas ciudadanas realizadas en la región?
 - a) ¿Cuáles son los cambios o ajustes que se aplicaron en la propuesta teniendo en cuenta las conclusiones de las audiencias públicas?
 7. Adjuntar, si se tiene, estudios que proyectan el crecimiento de tráfico en los corredores que permitan identificar las obras necesarias para mejorar las condiciones de servicio y el nivel de inversión.
 8. ¿Cuáles son los criterios de priorización de las obras? Por favor incluir en esta respuesta: tiempos de viaje, velocidad media, accidentalidad, o si existe una combinación de criterios y con qué ponderación o modelo de medición de impactos se priorizará (costos de operación, reducción de accidentes...).
 9. ¿Qué criterios se utilizan para evaluar la viabilidad técnica, económica y financiera de las propuestas de Iniciativa Privada en el sector vial en la IP conexión Centro?
 10. ¿Cuál es el cronograma de evaluación de la propuesta IP conexión Centro?
 11. ¿Cómo se asegura la ANI que las necesidades específicas de los departamentos involucrados sean tomadas en cuenta en el proceso de priorización de la Iniciativa Privada?
 12. ¿Se han establecido otras auditorías o mecanismos de supervisión para evaluar la iniciativa privada conexión centro?
 13. Además de las audiencias públicas ¿qué mecanismos de consulta y participación ciudadana se han implementado o se piensan implementar para recoger las necesidades y opiniones de los departamentos incluidos en la IP Conexión Centro?
 14. ¿Qué planes de coordinación existen entre la iniciativa privada y las autoridades departamentales para asegurar una operación integral de los corredores viales Armenia – Pereira – Manizales y el corredor La Paila – Calarcá, eficiente y alineada con las necesidades regionales?
 15. ¿Se están llevando a cabo reuniones periódicas de seguimiento y evaluación entre la iniciativa privada con representantes de los departamentos?
 16. ¿Existen canales de comunicación abiertos y transparentes entre la iniciativa privada y las autoridades locales de los departamentos involucrados?
 17. ¿Se ha evaluado la conveniencia de la proposición de la IP Conexión Centro sobre invertir solamente el 20% del CAPEX en los departamentos donde se recaudaría el 80% del valor de los peajes? ¿Esta proyección cumple con las necesidades de la región? Solicitamos una respuesta amplia, clara y precisa.

18. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
19. Por cada peaje de la concesión que administra Autopistas del Café sírvase presentar la tabla de costo de peajes que deben de pagar los diferentes tipos de vehículos y el departamento donde está ubicado el peaje.
20. ¿Qué viabilidad técnica se ha evaluado por esta entidad acerca de que la IP Conexión Centro se estructure bajo un esquema de dos tramos en dirección Perpendicular e inconexos entre sí y que, además, pertenecen a corredores viales diferentes, es decir: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50); y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original, ¿Ruta 29)? La primera en sentido EW y la segunda en sentido NS.
21. Entendiendo que son dos corredores viales distintos: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50 EW) y (ii) Armenia-Pereira- Manizales (Corredor original Ruta 29 NS), ¿se ha pensado en soluciones y alternativas independientes para cada uno de los corredores?
22. ¿Se ha contemplado para el tramo La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá –Buenaventura, Ruta 50) que sea apalancado con recursos de otros peajes cercanos, un nuevo peaje ¿o recursos de la nación?
23. En el Proyecto IP Conexión Centro se presentan dos tramos con solución de continuidad: el primero entre Armenia y Calarcá (7km) y el segundo entre Punto 30 y la Romelia (22km). ¿Qué estudios de viabilidad técnica se han elaborado en este sentido?
24. De las vías en concesión a nivel nacional por favor diligenciar un cuadro con la siguiente información:
 - a) Nombre de la concesión
 - b) Tramos que la componen
 - c) Número de peajes
 - d) Valor de los peajes por categoría
 - e) Costo medio de los peajes por km recorrido, por categoría

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)

1. ¿Qué participación ha tenido INVÍAS en la articulación, supervisión y monitoreo del cumplimiento del contrato de concesión 113/97?
2. ¿Qué vías administradas por INVÍAS o por las entidades territoriales considera deben ser incorporadas al corredor Manizales – Pereira- ¿Armenia, teniendo en cuenta su relación directa e impacto con este corredor?
3. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia – Pereira – Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.
4. ¿Qué planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación de la Autopista del Café se han elaborado por esta entidad?
5. ¿Qué asesoramiento y apoyo técnico se ha prestado a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados de los corredores viales de la concesión 113/97?
6. ¿Qué acciones ha tomado INVÍAS para evaluar y proponer mejoras en la infraestructura vial de los corredores de la concesión 113/97?
7. ¿INVÍAS ha participado en los procesos de socialización y consulta del proyecto IP Conexión Centro con las comunidades afectadas?
8. ¿Cómo se está preparando INVÍAS para la posible transición de la operación del corredor vial Manizales – Pereira – Armenia, considerando el fin de la concesión 113/97 en febrero de 2027?
9. ¿Qué coordinación ha existido entre INVÍAS, ANI y otros actores gubernamentales o privados para asegurar una transición ordenada y eficiente del corredor vial al término de la concesión actual?
10. ¿Qué evaluación técnica, económica y financiera tiene INVÍAS sobre los costos de peaje en el corredor Manizales – Pereira – Armenia (aproximadamente 1 dólar por cada 8 kilómetros) y su impacto social en la movilidad y economía regional?
11. ¿Qué estudios o análisis ha realizado INVÍAS sobre el tráfico y la demanda en el corredor vial Manizales – Pereira – Armenia para apoyar la toma de decisiones sobre su futura gestión?
12. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
13. De las vías administradas por INVÍAS, a nivel nacional, por favor diligenciar un cuadro con la siguiente información:
 - a) Nombre de la ruta

- b) Tramos que la componen
- c) Número de peajes
- d) Valor de los peajes por categoría
- e) Costo medio de los peajes, por km recorrido

MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ¿Cuál es el balance general del Ministerio sobre el cumplimiento del contrato de concesión 113/97?
 - a) ¿Cuáles fueron las obras pactadas en la concesión inicial de Autopistas del Café? ¿Qué cambios hubo y cuáles fueron las razones de las mismas?
 - b) ¿Cuáles son los puntos críticos: accidentes, nivel de servicio saturado o cerca a la saturación, ¿identificados en los tramos asignados a la concesión?
 - c) ¿Qué obras se ejecutaron, ¿cuál fue el plazo de ejecución y en qué año quedaron terminadas?
 - d) ¿Qué obras quedaron pendientes para la adecuada movilidad del corredor Armenia – Pereira – Manizales?
 - e) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos de la concesión, por peajes, pagos de la nación al proyecto, excedentes de la línea de ingreso y en general todos los pagos registrados en el patrimonio autónomo a favor de la concesionaria. Así como los egresos totales -desglosado al máximo detalle-.
 - f) Por favor enviar copia de la estructura de los egresos totales del proyecto, acordados en la ingeniería financiera que se usó como base para la TIR del proyecto.
 - g) Enviar el flujo de fondos del proyecto de la concesión en donde se pueda analizar aquellos que soporten la TIR a la fecha e indicar ¿Cuál ha sido el comportamiento de la concesión en relación con la TIR del proyecto? ¿Cuántos puntos le restan para lograr la TIR contractual? Si esta ya se alcanzó, ¿Cuáles son los soportes contractuales para continuar con el contrato?
 - h) Adjuntar los gastos de la concesión en cada uno de los últimos 10 años.
 - i) ¿Cuáles son los dueños actuales de la concesión? Presentando con claridad las transacciones que se han dado con las acciones de propiedad de la concesión.
 - j) Por favor enviar copia de los otrosíes.
2. Sobre la nueva concesión ¿se ha estructurado una licitación que atraiga múltiples ofertas?
3. Sobre la IP Conexión Centro:
 - a) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos al formulador y los

egresos totales del proyecto -desglosado al máximo detalle-, acordados en la ingeniería financiera como base para la TIR del proyecto.

- b) Compartir la proyección de comportamiento de la TIR con relación a la IP
- c) ¿Cuál es el valor -medio- por kilómetro de vía construido?
4. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia – Pereira – Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.
5. ¿Cuáles fueron los resultados y conclusiones de las audiencias públicas ciudadanas realizadas en la región?
 - a. ¿Cuáles son los cambios o ajustes que se aplicaron en la propuesta teniendo en cuenta las conclusiones de las audiencias públicas?
6. Adjuntar, si se tiene, estudios que proyectan el crecimiento de tráfico en los corredores que permitan identificar las obras necesarias para mejorar las condiciones de servicio y el nivel de inversión.
7. ¿Qué estudios o análisis ha realizado el Ministerio sobre el tráfico y la demanda en el corredor vial Manizales – Pereira – Armenia para apoyar la toma de decisiones sobre su futura gestión?
8. ¿Qué criterios se tendrán en cuenta o se han tomado para identificar y priorizar las obras necesarias que mejoren el servicio -tiempos de viaje y velocidad media- y seguridad vial del corredor actualmente operado por Autopistas del Café?
9. ¿Qué criterios se utilizan para evaluar la viabilidad técnica, económica y financiera de las propuestas de Iniciativa Privada en el sector vial en la IP conexión Centro? Y, si se tiene, ¿Cuál es el cronograma de evaluación?
10. ¿Qué ajustes se están planteando en el esquema de financiación para garantizar la viabilidad de los proyectos de iniciativa privada en este corredor?
11. ¿Cómo se asegura el Ministerio que las necesidades específicas de los departamentos involucrados sean tomadas en cuenta en el proceso de priorización de la Iniciativa Privada?
12. ¿Qué vías administradas por INVÍAS o por las entidades territoriales considera deben ser incorporadas al corredor Manizales – Pereira – Armenia teniendo en cuenta su relación directa e impacto con este corredor?

13. ¿Se han establecido otras auditorías o mecanismos de supervisión para evaluar la iniciativa privada conexión centro?
14. Además de las audiencias públicas ¿qué mecanismos de consulta y participación ciudadana se han implementado o se piensan implementar para recoger las necesidades y opiniones de los departamentos incluidos en la IP Conexión Centro?
15. ¿Qué planes de coordinación existen entre la iniciativa privada y las autoridades departamentales para asegurar una operación integral de los corredores viales Armenia – Pereira – Manizales y el corredor La Paila – Calarcá, eficiente y alineada con las necesidades regionales?
16. ¿Se están llevando a cabo reuniones periódicas de seguimiento y evaluación entre la iniciativa privada con representantes de los departamentos?
17. ¿Existen canales de comunicación abiertos y transparentes entre la iniciativa privada y las autoridades locales de los departamentos involucrados?
18. ¿Se ha evaluado la conveniencia de la proposición de la IP Conexión Centro sobre invertir solamente el 20% del CAPEX en los departamentos donde se recaudaría el 80% del valor de los peajes? ¿Esta proyección cumple con las necesidades de la región?
19. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
20. ¿Cuál es el rol del Ministerio de Transporte, ANI e INVÍAS durante la evaluación de la propuesta IP conexión Centro, así como en los procesos concurrentes o posteriores a que haya lugar?
21. ¿Qué viabilidad técnica se ha evaluado por esta entidad acerca de que la IP Conexión Centro se estructure bajo un esquema de dos tramos en dirección Perpendicular e inconexos entre sí y que, además, pertenecen a corredores viales diferentes, es decir: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50); y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original, ¿Ruta 29)? La primera en sentido EW y la segunda en sentido NS.
22. Entendiendo que son dos corredores viables distintos: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50 EW) y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original Ruta 29 NS), ¿se ha pensado en soluciones y alternativas independientes para cada uno de los corredores?
23. ¿Qué evaluación técnica, económica y financiera tiene el Ministerio sobre los costos de peaje en el corredor Manizales – Pereira – Armenia (aproximadamente 1 dólar por cada 8 kilómetros) y su impacto social en la movilidad y economía regional?
24. En el Proyecto IP Conexión Centro se presentan dos tramos con solución de continuidad: el primero entre Armenia y Calarcá (7km) y el segundo entre Punto 30 y la Romelia (22km). ¿Qué estudios de viabilidad técnica se han elaborado en este sentido?
25. ¿Se ha contemplado para el tramo La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50) que sea apalancado con recursos de otros peajes cercanos, un nuevo peaje, ¿o recursos de la nación?
26. ¿Se tiene planeado la inclusión de la valorización como una fuente complementaria de financiación para estos proyectos?
27. ¿Se ha contemplado un trabajo articulado por parte de la ANI, INVÍAS y el Ministerio de Transporte con los diferentes actores (públicos, privados y de la sociedad civil) de la región de Caldas, Quindío y Risaralda para estructurar un proyecto que consulte las necesidades en materia vial de la Región Cafetera Central y que propicie el desarrollo económico y social de la zona, para una Gestión Integral por parte de INVÍAS, en un modelo similar a “Vías del Samán”?
28. ¿Cuál sería –a la luz del marco jurídico vigente–, el trámite de una Gestión Integral estructurada y presentada ante el Ministerio de Transporte o INVÍAS para una alianza entre las gobernaciones de los departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda o a través de la RAP del Eje Cafetero?
29. ¿Cómo se está preparando el Ministerio de Transporte para la posible transición a una Gestión Integral de la operación del corredor vial Manizales – Pereira – ¿Armenia, considerando el fin de la concesión en febrero de 2027?
30. ¿Qué coordinación ha existido entre Ministerio de Transporte, INVÍAS y ANI con otros actores gubernamentales o privados para asegurar una transición a una Gestión Integral por parte de INVÍAS, ordenada y eficiente del corredor vial, Armenia – Pereira – Manizales al término del contrato de concesión 113/97, en febrero de 2027?

IV

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8º del Acto Legislativo No. 01 del 3 de julio de 2003.

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Hernando González.

La Vicepresidente,

Susana Gómez Castaño.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Presidenta, ha sido leído el orden del día.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, Secretario, en consideración el orden del día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado ¿Aprueban el orden del día?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobado por unanimidad, señora Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Siguiente punto del orden del día.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias señora, Presidenta, aprobación de actas, Presidenta, es necesario indicar que esta Secretaría remitió de manera previa a los honorables Representantes, las presentes actas con la finalidad que los mismos realizaran observaciones sobre ellas, es necesario indicar, asimismo, señora Presidenta, que, con relación al acta del 9 de septiembre de 2024, el doctor Diego Caicedo, el doctor Cristóbal Caicedo, el doctor Pedro García, la doctora Susana Gómez y el doctor Gerson Montaña de la misma manera el doctor Dolcey Torres, la doctora Julieth Sánchez y el Representante Ape Cuello, han presentado constancia de no aprobación de la presente acta por no encontrarse dentro del recinto, señora Presidenta.

Bienvenido doctor Hernando González, se registra la asistencia del honorable Representante González, que quede en el acta hecha, señora Presidenta, las consideraciones al respecto tiene usted la palabra Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Señor Secretario, sírvase leer el número y fecha de las respectivas actas, para poder ponerlas en consideración.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señora Presidenta, acta número 5 del 27 de agosto de 2024, acta 7 del 9 de septiembre de 2024, Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

En consideración las actas leídas, sigue la discusión, se va a cerrar, anuncio que se va a cerrar, se cierra, ¿Aprueban los Representantes las actas?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Han sido aprobadas por unanimidad, señora Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Gracias, señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señora Presidenta, citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135, número 8° de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con los artículos 233 y 249 la Ley 5ª del 92, y en desarrollo de la proposición número 08 aprobada el 14 de agosto de 2024, presentada por los honorables Representantes Alejandro García Ríos, Santiago Osorio Marín, Carolina Giraldo Botero, Juan Sebastián Gómez González, Diego Patiño Amariles, Haiver Rincón Gutiérrez, Gerson Lisimaco Montaña Arizala, Hernando González, y los honorables Senadores Humberto de La Calle Lombana, Juan Pablo Gallo, entre otras firmas.

Los congresistas abajo firmantes, presentamos a la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes proposición para realizar Debate de Control Político sobre la iniciativa privada IP Conexión Centro en la fecha y hora que la Mesa Directiva lo defina. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 6°, artículo 51 numeral 8 y el artículo 249 de la Ley 5ª de 1992.

En ese sentido, solicitamos respetuosamente que cite y se envíen las respectivas comunicaciones a:

- María Constanza García Alicastro, Ministra de Transporte.
- Francisco Ospina Ramírez, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.
- Juan Carlos Montenegro Arjona, Director del Instituto Nacional de Vías INVÍAS.

Presidenta, de la misma manera, si me lo permite, indico la asistencia de los funcionarios citados.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Por favor Secretario, indíquese informar qué funcionarios citados se encuentran presentes y sus delegaciones y excusas, tiene el uso de la palabra el honorable Representante, Jaime Raúl Salamanca.

Honorable Representante Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, con los muy buenos días para todas y todos, para registrar mi presencia en la sesión, excusarme por llegar tarde, estábamos en una reunión en Presidencia de la República sobre el tema de reactivación económica y, pues, bueno, simplemente para anunciar mi presencia en la sesión, doctora Susana.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, Representante y también le damos un saludo al Representante Ciro Antonio Rodríguez, que se hace presente en esta sesión, señor Secretario, entonces por favor sírvase informarnos qué funcionarios se encuentran presentes, delegaciones o excusas que se hayan presentado.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señora Presidenta, señora Presidenta, de conformidad con la proposición 08 aprobada el 14

de agosto de 2024, por esta célula legislativa, han sido citados a debate de control político la señora Ministra de Transporte, la doctora María Constanza García Alicastro, quien Presidenta, con su venia ha presentado excusa a esta célula legislativa, si me lo permite darle lectura, Presidenta.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Sí, señor Secretario, por favor.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señora Presidenta. Bogotá, Distrito Capital, doctor Raúl Rodríguez Rincón, Secretario General, Comisión Sexta de la Cámara, Congreso de la República. Asunto, excusa y designación, citación proposición 08 de 2024.

Se registra la asistencia de la Honorable Representante Ingrid Sogamoso.

Respetado Secretario Rodríguez, debo excusarme por no poder asistir a la citación relacionada proposición 8 de 2024 la iniciativa privada IP Conexión Centro del Eje Cafetero, a realizarse el miércoles 18 de septiembre de 2024 a las 10 de la mañana en las instalaciones de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Consciente de la importancia de dicha citación, he designado al doctor Jorge Enrique Ramírez, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, para que atienda la mencionada invitación en representación del sector, cordialmente, María Constanza García Alicastro, suscribe la presente comunicación.

Presidenta, es necesario indicar por esta Secretaría que la doctora Alicastro, de manera previa, el 17 de septiembre de 2024 a las 11:33 de la mañana radicó en esta Secretaría la excusa, para la sesión del día de hoy, señora Presidenta.

Continuando, Presidenta, ha sido citado el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el doctor Francisco Ospina Ramírez, quien se encuentra en el recinto y damos una cordial bienvenida desde esta Secretaría, doctor Ospina de la misma manera, señora Presidenta, ha sido citado el señor Director General del INVÍAS, el doctor Juan Carlos Montenegro Arjona, Presidenta, si me permite darle lectura a la excusa presentada por el señor.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Dele lectura, señor Secretario.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Raúl Fernando Rodríguez Rincón, Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, asunto delegación de Control Político proposición 08 2024, respetado Secretario desde la Dirección General del Instituto Nacional de INVÍAS, agradecemos cordial invitación. Para participar en el control político número 008 2024 que pretende tratar la iniciativa privada IP Conexión Centro Eje Cafetero, citada por la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, para el día 18 de

septiembre de 2024, en la célula congresual de dicha Comisión a las 10:00 de la mañana, de antemano le deseo éxitos en el desarrollo de este control.

Frente a la invitación, lamento informarle que por motivos de agenda me es imposible asistir a la mencionada audiencia pública. Esperamos poder acompañarlo en una próxima oportunidad, Agradezco su comprensión y reitero el compromiso del INVÍAS con las comunidades negras, afro raizales y Palenqueras del país. Atentamente, Juan Carlos Montenegro Arjona, Director General.

Presidenta, el día lunes 16 de lo corrido de este mes, a las 9:40 p. m., fue radicada la excusa del señor Director de INVÍAS, Presidenta, ha sido leídas las excusas. De la misma manera ha sido tomada la asistencia de los funcionarios citados, para que su señoría proceda con el desarrollo de la sesión.

Presidente – Susana Gómez Castaño:

Muchas gracias, señor Secretario, entonces le damos una cordial bienvenida al Viceministro de infraestructura, Jorge Enrique Ramírez, un saludo al Presidente de la ANI, Francisco Ospina Ramírez y un saludo a la Subdirectora General de INVÍAS, la doctora Carolina Jacqueline Barbanti Mancilla.

Bienvenidos y bienvenida a esta su Comisión Sexta. De conformidad, entonces con el artículo 94 y siguientes de la Ley 5ª, se le va a conceder el uso de la palabra a los honorables Representantes citantes a este debate de control político. Les comento que como nosotros estamos citados a Plenaria a las 12 del día, vamos a tener que ser muy estrictos con el tiempo, así que primero le vamos a dar el uso de la palabra al Honorable Representante Alejandro García, luego a los otros Representantes que nos acompañan, después van a hablar unos invitados que ya se leyeron también en la proposición y luego tienen el uso de la palabra los citados a este debate de control político, así que honorable Representante Alejandro García, tiene usted el uso de la palabra por 10 minutos.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Representante excúseme, vamos a pedirle a los a las personas que están acompañando la sesión silencio, como quiera que el tiempo es corto de la sesión e interrumpimos las intervenciones, de lo contrario nos veremos obligados a retirarlos del recinto. Gracias.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidenta, como estaba diciéndole ahorita, gracias a la Comisión, a los asistentes, mis colegas Representantes de otras Comisiones que nos acompañan y que nos ayudaron o nos acompañaron firmando este control político. Este control político lo hacemos a las entidades mencionadas, en primer lugar, la ANI, porque es la encargada de estudiar y evaluar la propuesta de iniciativa privada y quien tiene un término correspondiente o determinado por la ley, para tomar la decisión de aceptar o rechazar o de proponer ajustes también.

En segundo lugar, el Ministerio de Transporte lamentamos que no esté la señora Ministra, realmente reconociendo su presencia, Viceministro, pero me hubiese encantado que estuviera la Ministra porque ustedes son la cabeza que dirige la política de infraestructura vial del país. Entonces es importante que no solo esté ANI como una isla tomando la decisión, sino que haya en esta decisión una participación de una mirada estratégica y una visión estructural del Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte. Y por supuesto INVÍAS, para que, aunque sé que no es de su competencia, no pueden suceder que trabajemos como islas, las vías concesionadas y las vías administradas por INVÍAS tiene que mirar cómo, inclusive, los recursos y la fuerza que tienen las concesiones se articulan y fortalecen la capacidad o lo que ustedes administren desde INVÍAS, donde esperamos ustedes aboguen también por esas vías que tenemos en nuestros departamentos.

Como lo venía diciendo, según la Ley 1508 del 2012, es la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia, quien está adscrita al Ministerio de Transporte, quien además hace parte del ejecutivo, la entidad encargada o la institución encargada de evaluar y tomar la decisión de aceptar o de rechazar la iniciativa privada. Esto hace parte de un contexto que estaba explicando, que lo voy a dar a continuación los peajes del eje cafetero, se constituyen en 1997, en su momento inicial, 6 peajes, para conectar Armenia, Pereira y Manizales. En ese sueño de tener una doble calzada, una concesión de primera generación que tiene 30 años, que vence en los próximos tres años, en el 2027. Sin embargo, aunque en teoría debería ser una decisión del siguiente gobierno mirar qué sucede ante una presentación de una iniciativa privada que está en evaluación por la Agencia Nacional de Infraestructura, una presentación anticipada, tres años o cuatro años, pues nos obliga a comenzar a abrir la discusión de esto, también invitamos a dirigentes de corporaciones, Presidentes de las corporaciones de los tres departamentos, tanto asambleas como consejos, así como los gobernadores y los alcaldes de las ciudades capitales, para escuchar su voz, porque es un tema estructural esta decisión que afecta para bien o, para mal, esperamos que más, para bien, la competitividad, el desarrollo, el turismo, el costo de los peajes.

Muchas cosas del eje cafetero, donde es importante la voz de las entidades territoriales, por eso están invitadas esas entidades, donde quiero lamentar también que no estén todas de ellas presentes, porque nosotros somos una voz acá en el Congreso, pero quienes deben también defender y abogar por los intereses de cada uno de los departamentos, alcaldías o municipios, pues son ellos.

Dice el artículo 16, y comienzo con esto, Director Presidente de la ANI de la Ley 1508, que ustedes comunicarán la viabilidad de la iniciativa, si es viable o si la rechazan, también pueden hacerlo, al originador del proyecto y podrán aceptar ellos las

condiciones, es decir, que ustedes pueden poner condiciones de la entidad estatal competente, en este caso la ANI, o proponer alternativas, para lo cual dan un plazo específico adicional. Esto con esto quiero decir, Presidente de la ANI, que usted juega un papel como director de esta entidad crucial y fundamental de escuchar las audiencias públicas, de consolidar los resultados a audiencias públicas de todo, esto, de escuchar la comunidad, de escuchar las entidades territoriales y de solicitar, ajustar o poner condiciones sobre esto, porque acá lo que está en juego, como lo hemos hablado en privado, son 30 años más de concesión, es decir, ya no iría desde 1997 al 2027, sino que iríamos hasta al 2057 eso es lo que propone la iniciativa privada y acá no estamos a favor o en contra de uno u otro modelo, en este momento estamos bajo el modelo de concesión, mientras tanto el ministerio no abra una licitación, dependiendo de la decisión que tome la ANI, o proponga unos términos y condiciones o invite a INVÍAS a hacer una propuesta también pública, como sucede también en Risaralda con el modelo Vías del Samán, eso será un tema que ustedes deberán definir, como les decía al inicio, por eso acá lo que digamos va a ser misa, porque al final es el Gobierno nacional el que toma la decisión, pero esperamos que en esa misa algo de lo que digamos ustedes tengan en cuenta, porque realmente esto nos afecta y eso hoy queremos por esa razón abrir un espacio de reflexión y de debate y abro con dos preguntas.

La primera, es qué necesita la región cafetera para su infraestructura en las próximas tres décadas, esa pregunta se la quise hacer a la ANI a INVÍAS, al Ministerio de Transporte, preguntándoles por los estudios de saturación. Por dónde están los cuellos de botella más gruesos, dónde están las necesidades más sentidas, para darle continuidad a estos peajes. Y preguntarnos también, cuáles son los mecanismos adecuados, para financiar ese desarrollo de manera sostenible, equitativa, si es solamente los peajes o si habrá presupuesto de la nación, ¿o cómo habrá otras formas de financiación? Y sobre todo cómo nos seguimos integrando como región eje cafetero, porque así se pensó la concesión de Autopistas del Café, para integrar Armenia, Pereira y Manizales, acá estamos sentados tres Representantes de departamentos distintos, y cómo, por supuesto, integramos con el resto del país, ahorita explico esto, porque eso es una adición que se da en el contrato en el año 2005, por un otrosí, la infraestructura vial en sí mismo no es un fin, sino que la infraestructura vial es un soporte fundamental, para el desarrollo económico y social.

La infraestructura vial nos permite ser más competitivos, nos permite traer turistas, nos permite, sacar nuestras mercancías a otros lugares del país y por supuesto afuera del país, nuestros productos.

Y la propuesta de iniciativa privada, hay que indicar algo que acá me estaba comentando un compañero y es que esta concesión tiene de origen el 97, pero tiene 29 otrosíes o enmiendas, 29 y el

otrosí y número 15 de junio del 2005, creo que es el 7 no recuerdo el número, acá está, eso sí, es de 8 años después de originarse la concesión un otrosí que se da por un tribunal de Reestructuración y Desequilibrio, incorpora el Peaje de Corozal e incorpora el Tramo la Paila Calarcá. Entonces hoy encontramos una propuesta de iniciativa privada, Presidente de la ANI y Ministerio de Transporte que por buscar una renovación en la concesión, para 30 años más y administrar esos 7 peajes, presenta una propuesta que libera, por supuesto, de una Inversión muy grande al Gobierno nacional de un tramo que es muy importante, para el desarrollo del país, que es el Tramo Bogotá – Buenaventura, que incorpora el tramo Calarcá – la Paila.

Pero por resolver eso y sacar al Gobierno a la necesidad de invertir, presenta, esta propuesta que contrario al objetivo de integrar la región, lo que están haciendo es generando una ruptura en nuestros departamentos como hace mucho tiempo no veíamos y estamos en este momento en discusión, con Autopista del Café debería unir las tres capitales del eje cafetero, estamos en discusión de hacia qué tramo priorizar la inversión, si al tramo Armenia, Pereira y Manizales o al tramo de Calarcá – La Paila. Y yo creo que esto no tiene sentido, deberíamos sentarnos y realmente revisar los recaudos de los peajes, los porcentajes de los mismos, los tramos, las necesidades más sentidas, los resultados de las audiencias públicas, las necesidades del Gobierno nacional, pero también, como el Gobierno nacional va a sumarse a cubrir esas necesidades y no llevarnos a nosotros a renovar unos peajes por 30 años, más peajes de los cuales depende la infraestructura de nuestros departamentos en gran importancia y peajes con los cuales podríamos terminar las dobles calzadas que no hemos terminado en estos 30 años, para conectar nuestros municipios, llevarse esos recursos para un tramo nacional.

Entonces, yo creo que es necesario revisar el paquete de obras, para que sea justo y equitativo y que fortalezca el corredor Armenia, Pereira y Manizales en doble calzada como ha sido el sueño e inclusive llevarlas a Ley 105. Hay que actualizar varios de esos tramos buscar un equilibrio en la inversión pública y privada en nuestros territorios, que la inversión sea equilibrada en los departamentos y en las ciudades capitales, porque hay muchas necesidades en el Quindío, la ingeniera Claudia Milena Secretaria de Infraestructura, dice que hay un deterioro en las vías de Armenia porque más del 87 % del tráfico, pasa por la ciudad y desgasta las vías de Armenia, pero además, se requieren intersecciones a la altura de el Cairo para el club campestre de allí la intersección la Tebaida, la intersección Chagualá, Avenida Centenario o la variante norte en Tres Esquinas en Armenia, o en el Quindío. En Caldas se requiere terminar la doble calzada Chinchiná - Guayabal, igual mis compañeros van a hablar de estas cosas seguramente, la Uribe la Manuela y conectar con Pacífico Tres, para eso está el peaje San Bernardo. Inclusive ponerle atención a la falla geológica en

Chinchiná, si no se le pone atención podría quedar incomunicado Manizales. En Risaralda, que es mi departamento, solucionar el tráfico o el tránsito entre Dosquebradas y Pereira hoy está colapsado, es un cuello de botella, pero adicionalmente Punto 30 Mercasa y Punto 30 la Romelia por los Frailes, en Santa Rosa, La Postrera Santa Rosa.

Esto por decir que hay varias necesidades que seguramente ustedes han recogido en las audiencias, hay que analizar las respuestas y con esto termina la respuesta que da INVÍAS, realmente denota una entidad ajena a esto, desconectada, incluso termina hablando de la concesión Villavicencio –Yopal, que no tiene nada que ver con lo que le preguntamos.

Revisen antes de enviarnos las respuestas, por favor, la respuesta a nivel general, lo que encontramos en estos formularios es que hay incertidumbre, continuamos con incertidumbre a nosotros, falta de planeación, de coordinación y de dirección entre ustedes, falta de comunicación y transparencia con la ciudadanía, la respuesta de Mintransporte Viceministro, le ruego me regale 3 minutos más Presidenta, para terminar. La respuesta de Mintransporte siente uno que renuncia a su deber de direccionar la política de infraestructura vial de la región y del país, sus competencias no pueden renunciarlas, ustedes definen las necesidades e inversiones, eso no se lo pueden entregar las concesiones a través de las iniciativas privadas, ustedes definen eso. Si bien es cierto, se da la posibilidad de la iniciativa privada, no puede el Gobierno nacional ejecutivo renunciar a la posibilidad de priorizar, de atender la ciudadanía y sus necesidades y ahí siente uno, Viceministro, que lo hace en esas respuestas y con la ANI, pues la información que entregan es incompleta, inclusive nos dicen que no hay obras pendientes si bien es cierto en los otros si 27 que decimos han cambiado las obras y las necesidades de las mismas, sigue estando pendiente el sueño de conectar las tres ciudades en doble calzada, no los tenemos y eso, para nosotros si son obras pendientes, Presidente de la ANI y lo que encontramos es que no hay una buena o correcta planeación. No lo tome personal Presidente, una persona con la cual siempre he tenido diálogo e admiro, pero quiero referirme a las respuestas.

Nos dicen, que no tienen estudios de nivel de servicio, ni niveles de saturación, entonces, cómo tomamos las decisiones si no es con base en los datos, en la información ustedes antes de tomar esa decisión de hasta dónde va la inversión, revisen cómo los tramos se están comportando y revisen los cuellos de botella. Y nos dicen que hay reserva legal, entonces nos falta transparencia, porque con la reserva legal, no nos entregan la ingeniería financiera, no nos muestran el Capex o el porcentaje de inversión, a qué tramos van, no nos muestran la estructura de egresos o de gastos, no nos muestran la TIR del proyecto.

Entonces cuando hay desequilibrio del lado de la concesión, si nos denuncian y piden equilibrio, pero

cuando hay posibilidades del lado del Gobierno, pues acá lo que hacen es alegar reserva legal. Yo lo que voy a hacer y estoy pensando hacer Presidente de la ANI, es pedir a la Contraloría General de la República que haga una revisión del recaudo versus el modelo financiero porque hay recursos públicos y si usted a nosotros nos dice que hay reserva legal, pues entonces explíqueme a la Contraloría cómo se van a manejar los recursos públicos, también le preguntamos por resultados de las audiencias públicas y sus conclusiones a la ANI y nos dice el originador está realizando el análisis, pero por Dios, nosotros.

Presidente – Hernando González:

Termine Representante.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Terminando Presidente, evaluamos el impacto real de la participación de la ciudadanía porque cuando les preguntamos a ustedes si han escuchado a las autoridades departamentales, nos dicen que no ha sido posible realizar reuniones periódicas con los Representantes de los departamentos, aquí se han escuchado a los gobernadores, nos dicen que no existen planes de coordinación entre la IP y las autoridades departamentales, que se han escuchado a las comunidades, dicen que se les informará oportunamente los resultados a las comunidades, las comunidades no pueden ser convidados de a quienes se les informe.

Yo diría como ANI escuchando las audiencias públicas, retomamos esto y priorizamos esto, lo cual sí está revisando el originador, pero no nos diga que es el originador el encargado de eso, pues las audiencias públicas las hicieron ustedes, no muestran ni tienen los estudios de las vías a priorizar y uno se pregunta qué va a pasar con las tarifas, qué va a pasar si van a quitar o poner peajes, si van a separar los corredores viales en los dos tramos que les he dicho que son dos tramos distintos, el tramo que es Armenia, Pereira, Manizales y el tramo Calarcá, La Paila, entonces parece más como decía la ANI también, así como el Ministerio de Transporte, un convidado de que pidieran esto esperando a que básicamente la iniciativa privada ajuste, y yo creo y espero más de ustedes un papel más activo en lo que refiere a la escucha de la ciudadanía, a la escucha de las autoridades territoriales, a la escucha de los representantes de las de los departamentos y a buscar las fórmulas equitativas, justas, ponernos de acuerdo en cómo puede ser y qué puede ser lo mejor, pero no nos dejen ese problema que con el originador nos presenta una iniciativa privada que nos ponen a discutir y ustedes dicen yo no tengo que ver en eso, esto debe ser y servir para conectar más el Eje Cafetero y no para desconectarnos, buscando resolver un tema de presupuesto nacional, donde yo quisiera que el Gobierno nacional dijera yo apporto, porque es una vía nacional, yo apporto a la construcción del tramo Calarca - La Paila y no nos la carguen a 6 peajes que están fuera de ese

tramo, donde a nosotros como Representantes de Risaralda o de Caldas e incluso, algunos tramos que tienen y que son importantes, para el Quindío como mencioné, nos van a cobrar 30 años por no resolver eso, porque no estamos jugando a la infraestructura vial de ahorita, estamos jugando a la infraestructura vial de las próximas 3 décadas, como comencé diciendo. Gracias, Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias, Representante, quiero presentar un saludo muy especial a los Representantes del Gobierno, al Viceministro Jorge Enrique, al Presidente de la ANI, el doctor Francisco Ospina y a la Subdirectora General de INVÍAS, a la doctora Carolina, los Representantes, a la doctora Piedad, bienvenida, a la Representante Carolina, bienvenida, al doctor Juan Sebastián Gómez, bienvenido, al Representante Aníbal ya, al doctor Diego, un saludo muy especial, Diego Patiño sí, al Representante John Édgar Pérez, un saludo a los concejales que hoy nos acompañan, al Presidente del Consejo de Armenia, al diputado de la Asamblea de Risaralda, no, ah, de Caldas, un saludo muy especial a todos los presentes, a los funcionarios del Gobierno nacional y a mis colegas Representantes, un saludo cariñoso, para organizar un poco el debate, vamos a empezar con la doctora Piedad Correal.

Todos por 4 minutos, por favor, para que nos alcance el tiempo, porque hay muchos inscritos, y los que son firmantes, sí señor, ah citante sí, entonces, arranca la doctora Piedad Correal.

Honorable Representante Piedad Correal Rubiano:

Gracias, señor Presidente, primero que todo, agradecerle a la Honorable Comisión Sexta por darnos este espacio, un saludo muy especial al doctor Rubén Darío Castillo, nuestro querido Secretario de Infraestructura del departamento del Quindío, al Presidente del Consejo de Armenia, al doctor Juan Camilo Tabares, a mi colega John Édgar Pérez y obviamente a todos los colegas Representantes aquí, un saludo muy especial, para los citados y los invitados a esta importante audiencia de control político, mire, yo aquí lo que quiero llamar la atención es que tenemos que trabajar muy unidos en el Eje Cafetero.

Yo, por eso no firmé carta de renuncia a esta Comisión de integración del Eje Cafetero, porque considero que aquí tenemos que zanjar diferencias al interior de la misma Comisión, que obviamente el llamado que tenemos es que todos queremos lo mejor, para nuestras regiones, el Eje Cafetero lo tenemos que ver como región y obviamente comparto muchas de las cosas que acaba de decir el colega Alejandro, en el sentido de algunas obras inconclusas, lo que ha pasado, la conectividad, obviamente ellos, Risaralda lucha por las obras y Caldas también por sus obras complementarias, a lo cual yo no me opongo, pero yo aquí como Representante a la Cámara del departamento del Quindío, lo que quiero es llamar la atención porque

esta es una obra que trasciende el mismo Eje Cafetero, esta es una obra de conectividad del interior, le estoy hablando de la doble calzada Calarcá La Paila, que trasciende el Eje Cafetero, porque es una obra de conectividad nacional del interior del país hacia el Pacífico, y en eso nos tenemos que concentrar, obviamente, obviamente, haciendo las aclaraciones que ha pedido nuestro colega Alejandro.

Este es un proyecto, mi querido Director de la ANI, presidente de la ANI, que quiero agradecerle porque usted ha sido una persona muy asequible a todos nuestros llamados, a los requerimientos y a las explicaciones, y sé que usted es el más interesado en que esta obra salga adelante del país y esto debe ser una obra de prioridad del Gobierno nacional, es que, queridos colegas, quiero contarles que el Quindío y concretamente la ciudad de Calarcá tiene un cuello de botella impresionante, que es precisamente el túnel de la línea, el túnel de la línea que viene en doble calzada con la cantidad de transporte terrestre que está agobiando Calarcá, que pasa por el lado del Caimo y llega hacia La Paila en una sola calzada y obviamente con unos impactos ambientales impresionantes, con afectación de comunidades y obviamente cualquier accidente que se genere en este sector, les cuento que el traumatismo no es, para todo el país, no es, para el Quindío, paraliza concretamente el departamento del Quindío y el Eje Cafetero. Entonces yo quiero llamar esa atención acá, es porque nosotros no estamos discutiendo como Quindianos la importancia de obras de los otros departamentos, sino que esta es una obra que requiere el país, el país no podemos olvidar la conectividad turística, no podemos olvidar la conectividad económica de todo este sector que conecta, vuelvo y repito, el centro con el pacífico, quiero en este sentido hablar de que efectivamente nosotros somos partidarios de que una vez la ANI, mi querido doctor, realice los estudios, que sé que lo están haciendo, yo me aparto un poco.

Presidente – Hernando González:

Sí señora, continúe.

Honorable Representante Piedad Correal Rubiano:

De que no se hayan hecho audiencias o escuchado comunidades, al contrario, son muchas las audiencias que se han hecho en los 3 departamentos y aquí tenemos una unión del sector público y privado en el departamento del Quindío, proponiendo por esta obra de conectividad y le haremos seguimiento, obviamente lo que queremos, doctor, nuestro querido presidente de la ANI, es que la decisión se tome lo más rápido posible porque y estamos de acuerdo con las concesiones, porque definitivamente lo privado funciona en este país.

Yo, para terminar quiero poner un ejemplo, se nos cayó el puente del Alambrado en el Quindío, lo repuso Autopistas del Café en 6 meses, que desconectó totalmente el Quindío y se nos cayó una infeliz columna en el puente Barragán del Quindío con el INVÍAS, y lamentablemente tengo que decir

que se demoró año y medio, para enderezar la columna, esto es un ejemplo que yo quiero colocar de la eficiencia que necesitamos la obra lo más rápido posible, para desembotellar el túnel de la línea, entonces mi llamado es, para que la ANI tome la decisión lo más rápido posible, obviamente con los ajustes que sé que ya han pasado en los estudios que han realizado, conforme a las decisiones y las necesidades de cada departamento. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, doctora Correal. Vamos a darle la palabra, doctora Carolina, al doctor Juan Sebastián, que necesita retirarse, ya y sigue usted.

Honorable Representante Juan Sebastián Gómez González:

Muchas gracias, señor Presidente, ya regresamos que estamos en Comisión Primera, con los buenos días, para todos los colegas integrantes de la Comisión Sexta, muchas gracias por hacer este debate, colegas, la verdad el Eje Cafetero y Caldas les agradece que hayan abierto este espacio de conversación y de discusión, en Caldas hemos tenido otros espacios también de conversación acerca de este tema, es un tema de vital importancia, lamentamos profundamente, como siempre, que no hemos podido nunca hablar con la señora Ministra, digamos, sobre este tema y si es importante que en algún espacio o escenario, y puede ser una Comisión Técnica donde se escuche a los diferentes actores, tengamos una reunión con la Ministra, no necesariamente tiene que ser un espacio como estos, inclusive un espacio que nos pueda permitir conversar con otros actores como el sector productivo de nuestro territorio, yo quiero de verdad, Presidente, a usted agradecerle, esto tiene que ser un proyecto que nos una como región y no un proyecto que nos divida a ver cómo corro el peaje y cómo le tiro la carga a otro departamento, eso no nos puede seguir pasando, en el Eje Cafetero, pagamos el costo por kilómetro más caro del país, si miramos la relación peajes costo kilómetro, la pagamos la más cara del país.

Entonces, tenemos una obra que inicialmente nos unía, pero que nos ha dividido porque créanme que uno como manizaleño o manizalita como dicen algunos, o como caldense, la piensa mucho para ir al Quindío, cuando tiene que hacerle cuentas en cuántos peajes tiene que pagar y cuánto le cuesta desplazarse con su familia a disfrutar del turismo del Quindío, la verdad es un tema que ha sido doloroso para nosotros y el municipio de Chinchiná está completamente sitiado por peajes, yo creo que difícilmente en Colombia hay otro municipio como Chinchiná completamente sitiado por los peajes, pero este no es un debate que quiera hacer yo, porque me adhiero a las palabras de Alejandro, sé que la Representante Carolina lo va a hacer, la doctora Piedad y los demás colegas, porque aquí estamos unidos en este tema, independientemente de que, claro, hay unas obras más prioritarias que otras, hay otros procesos más avanzados, a Caldas todavía le

deben obras de hace muchísimos años que no se han hecho y que nos están diciendo que ahora sí no las van a hacer, yo creo que hay que pensar si en Caldas ya hay que quitar algún peaje, yo creo que eso hay que ponerlo sobre la agenda en este momento que se está revisando nuevamente el proyecto y creo que esa es una propuesta un punto de partida para seguir conversando, pero yo no me quiero extender porque de esto ya hemos hablado mucho, sino que yo quiero agradecerle la presencia sobre todo a los concejales que han venido de otros municipios, a los diputados, al diputado Luis Alberto Giraldo de Caldas que aquí se encuentra y que sé que ustedes le van a dar la palabra, a nuestro Concejal Jonathan de Villamaría, al Concejal Camilo y al Concejal Julián que vienen también de la capital de Manizales, porque no solo quiero que se queden señores Gobierno nacional, con la visión de los colegas congresistas, sino que vean que este es un tema sentido de las comunidades, escuchen por favor a cada una de las comunidades.

En el pasado en Chinchiná se trató de instalar un peaje y esto le cobró vidas a la gente y no queremos repetir esa historia, por favor, más diálogo, más apertura y sobre todo mesas técnicas de concertación de este proyecto. Gracias, Presidente.

Presidente – Hernando González:

Representante Juan Sebastián, gracias a usted, tiene la palabra la Representante Carolina Giraldo, hasta por 4 minutos.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Gracias Presidente y un saludo muy especial a los delegados del Gobierno y, por supuesto, a los colegas de la Comisión Sexta que nos acogen con tanta hospitalidad en esta que es su Comisión, este es un debate que tiene origen precisamente en escuchar a la ciudadanía, es un debate que tiene origen porque realmente hay inquietudes, hay inquietudes ciudadanas, hay inquietudes que son técnicas y creo que vale la pena traerlas también a colación a este escenario del Congreso para que tratemos de tener el mejor resultado posible, el mejor resultado posible.

Como aquí ya se ha dicho, tenemos en el Eje Cafetero la mayor densidad de peajes y eso es un asunto que realmente nos está generando unas barreras económicas fuertes, porque imagínense una persona que vive en Pereira y trabaja en Manizales todos los días pagando ese peaje, una persona que vive en Armenia y trabaja en Pereira, o una persona que vive en Armenia y tiene que llegar hasta Manizales, cuánto le termina costando en una proporción del territorio nacional tan pequeña, en donde la vocación a futuro es que esto va a ser una conurbación, pero en este momento los peajes nos están generando esas barreras económicas que no nos están permitiendo generar esa visión de desarrollo mucho más integrado como región.

Yo quisiera empezar, por hacer una pregunta y es relacionada con el modelo, si la decisión sobre el modelo ya está tomada o no, esa es una pregunta que creo que hoy podríamos salir con algunas claridades

en alguna reunión que tuvimos con el Ministerio de Transporte, yo le pedí al Ministro de Transporte mire, es que, si uno solo tiene una camiseta uno, pues solamente entra a un almacén y solamente hay una camiseta, pues uno compra esa camiseta, así le quede chiquita, así tenga una manga más larga que la otra y demás. ¿Entonces, cómo hacemos para tener la consideración de la oportunidad de alternativas? Y en realidad, esa alternativa nos la podría dar el Gobierno nacional generando unas opciones también desde lo público, Yo quisiera saber si esto se está considerando o si no se está considerando.

Segundo, en las respuestas que tuvimos yo quisiera resaltar que mucha de la información es confidencial, nos dijeron la información es confidencial, entonces lo que tenemos en realidad es una región tratando de tomar las mejores decisiones sin tener acceso real a la información y así es muy difícil tomar las mejores decisiones, para tomar las decisiones necesitamos acceso real a la información, hay unas partes de esas respuestas que dijeron que eran confidenciales, que yo puedo entender que hay unos asuntos que por ley son confidenciales, pero, por ejemplo, que no se hayan transmitido las respuestas relacionadas con qué pasó en las audiencias públicas y si en las audiencias públicas después fueron acogidos algunos de los elementos de las audiencias públicas, creo que es información relevante y que debería ser pública, yo dudo mucho que esto tenga una reserva legal.

Entonces, segundo, necesitaríamos más información, para tomar las mejores decisiones, pasemos por favor.

Hay un mapita, el mapita que se hizo con base en algunas de las informaciones que tenemos por parte de la ciudadanía con la distribución de los peajes, y yo sí quisiera que se pudiera considerar aquí la posibilidad o de eliminación de peajes o de redistribución de peajes, pero de alguna manera sí hay una redistribución muy inequitativa respecto a lo que pasa en cada uno de los departamentos, lo que se recauda y lo que se propone hacer como obra o lo que se ha hecho como obra. Entonces, yo creo que eso es una reflexión que también es importante hacer aquí, queremos que a los vecinos de Quindío les vaya bien y que a los vecinos de Caldas les vaya bien y que, por supuesto a nosotros en Risaralda también nos vaya bien en condiciones de justicia y de equidad, eso yo creo que se puede revisar.

Presidente – Hernando González:

Sí, que era la última doctora.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Entonces aquí a viva voz ¿Qué pasa con la concesión? Que es una concesión que hasta cierto punto ha hecho una tarea, hoy esas vías cual quiera que las recorre dice son unas buenas vías, sí, pero qué pasa, que hoy la concesión es la misma que está haciendo la formulación de la iniciativa privada, ¿por qué? Porque el 60% de Autopistas del Café es Odinsa, por supuesto, ellos sí tienen información

privilegiada, por supuesto, ellos tienen todas las posibilidades de generar la mejor información para poderse presentar a una nueva concesión, en esto, entonces se necesita pasar por una etapa de prefactibilidad, luego se necesitan unas evaluaciones, una evaluación externa, todo esto es un proceso largo, es un proceso largo que hoy yo creo que nadie más, si no es el Estado, que nadie más tendría la capacidad hoy de empezar un proceso para que en el momento en que salga la selección abreviada se pueda competir en igualdad de condiciones. ¿Eso qué significa? Eso significa que con las condiciones que tenemos hoy, y si nada cambia, pues el ganador ya lo sabemos, el ganador es sorpresa, no, el ganador ya lo sabemos. Y yo sí quiero dejar aquí la pregunta, ¿Se está generando una especie de monopolio sobre las vías que tienen que ver con el Eje Cafetero? Porque si solamente existe una opción, pues entonces esa es la única opción que vamos a tener y no vamos a poder decidir nada y por eso, antes de que se acabe la concesión estamos, pues en esta tarea de ver cómo ajustar tuercas y cómo generar alternativas, sin alternativas no hay capitalismo, y lo que nos han dicho es que es importante tener las opciones para poder tener.

Presidente – Hernando González:

Continúe, por favor.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Porque si el día de mañana solamente se presenta una opción, ¿Qué va a pasar a nivel contractual? Se va a seguir adelante con una selección abreviada donde solamente se presente una opción, una licitación de uno, eso es a lo que hoy nos estamos abocando, sí, creo que es importante también tener en cuenta lecciones aprendidas del pasado, todos esos otros íes que nos han dicho, y algo de lo que seguramente nadie habla, pero que yo siempre tengo en cuenta en estos análisis que hacemos de movilidad, que también tiene que ver con el perfil vial y precisamente como esta es una zona que tiene el potencial de convertirse en una conurbación, ya tiene unas zonas de alto impacto peatonal, y si vemos entre las obras que nos ha quedado debiendo la concesión, también tenemos varias de esas obras que tienen que ver con los peatones y yo sí quisiera pensar a futuro, pensar a 30 años cuáles son las Autopistas del Café o cuáles son las vías que necesitamos, porque yo dudo mucho que el perfil vial sea él sea para los próximos 30 años el que tenemos hoy.

Yo creo que hay que hacer mucho por trabajar para seguridad vial, para peatones en esa vía y un poco más también hay que decirlo, para asuntos relacionados con bicicleta, entonces hay que ponernos en el chip de esto no puede ser la continuidad de lo que ya viene. ¿O ya está definido qué es la continuidad de lo que ya viene? Esa es la gran pregunta.

Presidente – Hernando González:

Gracias, Representante Carolina. Tiene la palabra el Representante Aníbal Hoyos.

Honorable Representante Aníbal Gustavo Hoyos Franco:

Presidente, muchas gracias, voy a tratar de ser muy breve, es saludar a todos, agradecerle la presencia del Presidente de la Asamblea Departamental de Caldas, al Presidente del Concejo de Armenia, a los concejales que vinieron, no veo alcaldes, pero qué bueno que acá estemos unidos y esa reflexión yo creo que yo quiero hacer son reflexiones; uno, qué bueno vernos el Eje Cafetero acá unidos, Caldas, Quindío, Risaralda y parte del Valle, unidos en un solo propósito, el desarrollo de nosotros. ¿Qué es lo que pretendemos? Vamos a hacer un contrato a 30 años, y en ese contrato debe primero estar presente y tenemos que estar unidos acerca de un contrato que nos une 30 años y quizás 60 y quizás 90, que todos tenemos necesidades, pues claro, todos tenemos necesidades, que en el afán de cada uno de los Representantes, de los alcaldes, de los concejales que queremos ver el desarrollo propio de cada municipio, de cada departamento, lo queremos ver, pero yo creo que acá el llamado de atención a todos es unámonos, de pronto hubo una carta Representante Perea, que nos hizo, nos entró en disgusto, lastimosamente y yo expreso ese que fue una carta lamentable, porque esa carta, hubo un disgusto con los Representantes del Quindío donde deberíamos de unirnos y lastimosamente en una palabra que se nos fue Alejandro, causó un gran disgusto con la gente del Quindío y yo creo estos son los momentos para presentar esas excusas públicas Representante, porque esto, las obras son para la gente, ¿dónde está la utilidad de las obras? La utilidad de las obras está en la ganancia de tiempo, entre más rápido la hagamos, menos muertos, más agilidad, más comercio, más desarrollo de las regiones y eso es lo que buscamos todos, rapidez en las obras, que las hagan con buena ingeniería, que tengamos transparencia en el recurso, que tengamos esa oportunidad que el ciudadano sienta que su peaje que paga, porque el ciudadano siente que paga un peaje como pagar impuesto, es más, el ciudadano Carolina que se desplaza entre ciudades, que nos toca trabajar entre ciudades porque son pueblos hermanos, son ciudades hermanas, es el eje cafetero unido buscando infraestructura para el desarrollo del bien de todos, pero ese ciudadano que paga ese peaje nos demanda y siente que ese recurso hay que cuidarlo, que ese recurso tiene que estar bien administrado, que la obra se debe hacer con prontitud.

Entonces, yo creo que el llamado acá es la región unida, Caldas, Quindío, Risaralda y parte del Valle en pro de todas las obras, que no está el recurso suficiente, yo lo entiendo, pero también, me preocupa que dentro de 30 años vamos a ver las otras soluciones, 30 años, o sea, lo que se nos quede por fuera lo vamos a ver dentro de 30 años, eso me preocupa, porque quizás podamos estar nosotros, quizás generemos otros liderazgos, pero sí le tenemos que demostrar y le tenemos que decir a nuestros ciudadanos que nosotros como Representantes

tenemos que ser, juiciosos en la conservación del recurso, pero más que en la conservación del recurso es en la planificación de las obras. Entonces yo creo que esa es la reflexión, estemos unidos, el peaje lo siente y lo paga el ciudadano y tiene el derecho a reclamar porque lo paga y son los peajes más costosos de la región, pero que también nosotros tenemos que priorizar las obras, porque me da tristeza que en 30 años volvamos a ver y vamos a replantear otras obras, que tal vez sean de impacto. A mí en la región me preocupa, doctor Francisco, el tema del Viaducto Pereira Dosquebradas, que nos preocupa enormemente, porque ese es el paso de la gente que va de desde Manizales hasta Armenia y de Armenia se devuelve a Manizales y yo creo que ese punto crítico hay que resolverlo, que hay que resolver punto 30 terminal, hay que resolverlo en una doble calzada, que necesitamos la variante oriente, necesitamos la variante.

Presidente – Hernando González:

Continúe, Representante.

Honorable Representante Aníbal Gustavo Hoyos Franco:

Entonces son de esas obras que pedimos todos los ciudadanos, igual van a pedir los Representantes de Caldas, de Quindío, sobre sus puntos estratégicos en el desarrollo de infraestructura de ciudad, y, por último, doctor Francisco con la ANI, yo sé que no es del tema, pero sí sería bueno y este escenario es propicio, es el tema del Tren del Pacífico que tiene que converger a la Virginia Risaralda, Cartago y la Virginia. Yo sé que hay unos estudios que el Presidente los debe de ver y qué bueno que hoy nos dé la noticia de que esos estudios van adelante con el proyecto de llevar el tren del Pacífico a la Virginia Risaralda, muchas gracias a todos.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, Representante Aníbal Hoyos, tiene la palabra el Representante John Edgar Pérez y se prepara el Representante Diego Patillo.

Honorable Representante John Édgar Pérez Rojas:

Gracias, Presidente, cordial saludo para todos mis colegas, para quien nos acompañan, saludo especial para Juan Camilo Tabares, Presidente del Consejo de Armenia, que está hoy aquí, diputados que sé que nos acompañan. Yo quiero Presidente, primero, manifestarle a los colegas de Risaralda y de Caldas, a quienes les profesó un profundo respeto y admiración, que mi posición, pues no es personal, arranco por agradecer al Representante Aníbal Hoyos, porque siento sinceras sus disculpas frente a una carta que fue muy desafortunada, extremadamente desafortunada, usted lo ha dicho, de hecho motivó mi renuncia a la Comisión Accidental del Eje Cafetero, porque en esa carta manifestaron, Presidente de la ANI, salud especial también para usted y Viceministro, que la vía Calarcá la Paila no era estratégica para el Eje Cafetero. Entonces es una visión miope pensar que el Eje Cafetero es exclusivamente Caldas, Risaralda

y Antioquia, cuando, entre otras cosas, hay muchos municipios del Valle también cafeteros, entre otros departamentos del país, como Cauca, como Huila, que inclusive hoy son más cafeteros que nosotros.

Y fue muy desafortunada esa apreciación y quizás extremadamente egoísta. ¿Y por qué egoísta? Porque es que las inversiones en los últimos 30 años, ingeniero Francisco, en el departamento de Caldas y Risaralda, sí se han visto reflejadas respecto de la concisión de Autopistas del Café, mire, hoy rodó en grupos de WhatsApp, veedurías del departamento del Quindío y periodistas diciendo hay un debate en la Comisión Sexta de lo que ha sido el mayor atraco en los últimos 30 años y en los próximos al bolsillo de los Quindianos, y los entiendo cuando dicen eso, porque es que realmente las obras de Autopistas del Café en el departamento del Quindío han sido mínimas, las mejores intersecciones viales, completo casi en doble calzada en un 100% están en Caldas y en Risaralda, por eso mi posición fuerte frente a esa carta, porque me parece egoísta hoy decir que esa vía no es estratégica para el Eje Cafetero y, entonces ahorita sí revisemos, porque ya nos beneficiamos nosotros en Caldas y en Risaralda durante 30 años de Autopistas del Café, ya nos beneficiamos muchísimo, ahora sí, Presidente de la ANI venga sentémonos a mirar cómo nos van a compensar, yo no me opongo a que en el departamento de Risaralda y de Caldas se hagan obras, de hecho, sé que ustedes ya se han sentado a decirles con Autopistas del Café, mire, existe la posibilidad de hacer en Risaralda y en Caldas esto y esto.

Pero la posición de mis colegas hoy de Risaralda y de Caldas, excepto la de Aníbal, es casi que la misma, la misma inicial de esa carta y yo estoy aquí para respaldarlos a ustedes, siendo miembro de la oposición en este Congreso, porque hago parte de una bancada oposición que es Cambio Radical, pero hoy quiero respaldarlos. ¿Por qué? Porque gracias a la gestión que ustedes vienen adelantando, están dando una luz a que esa conexión IP Centro se pueda realizar, porque además Alejandro, usted que está diciendo que ojalá el Gobierno ponga dinero para esa obra, cosa con la que yo estoy de acuerdo también, hay que entender la realidad, Aníbal, allí estuvo el director de planeación en la Comisión de Presupuesto. ¿Qué nos dijo Alexander López? No me pidan plata para doble calzadas, no me pidan plata para autopistas, pídanos plata para acueductos, pídanos plata para vías veredales, eso es lo que va a priorizar este Gobierno, y si eso es lo que dice Planeación Nacional, pues se supone que es lo que está pensando el Gobierno, además, también nos lo dijo el Ministro de Hacienda, ¿cuál es la única salida que tenemos?

Presidente – Hernando González:

Siga Representante.

Honorable Representante John Édgar Pérez Rojas:

Gracias Presidente. ¿Cuál es la única oportunidad que tenemos nosotros para desarrollar ese corredor

vial que hoy todavía le faltan intervenciones? Usted hizo un listado, Carolina hizo un listado de unas obras de Risaralda que faltan y de Caldas, pero la conexión más importante que hoy falta es la conexión del departamento del Quindío con el departamento del Valle del Cauca, que inclusive me llama la atención que no esté aquí un Representante del Valle del Cauca también defendiéndolo, a propósito Presidente, usted que es de ese departamento, porque el mayor tramo de esa vía ni siquiera está en el departamento del Quindío, ingeniero Francisco, el mayor tramo de esa vía está en el departamento del Valle y son ustedes también en el Valle los que hoy pueden estar teniendo un mayor costo en el desplazamiento desde el puerto de Buenaventura hacia la ciudad de Bogotá y viceversa.

Realmente lo que aquí se debe decir en este debate es la verdad, aquí lo que hay es una puja entre la dirigencia política de 3 departamentos buscando si es posible la ampliación de esa concesión durante 30 años. ¿Quién se queda con la mayor parte de las inversiones? Y con todo el respeto de la gente de Risaralda y de Caldas, han sido ustedes los mayores beneficiados de la concesión durante 30 años y hoy se quieren oponer a que haya un poco más de equilibrio hacia el departamento del Quindío para terminar con un corredor que es importante, lo dijo la doctora Piedad, no para el Quindío, para el país, esta no es una obra para el departamento del Quindío, es una obra para el país.

Y esto se ha venido socializando y se ha hablado con las comunidades, mire, difiero de la Representante de Risaralda, que, bueno, no está Carolina, de que ese tipo de vías son las que necesitamos. Sé que los diseños no es solamente la vía, existen tramos de ciclorruta, es que es muy difícil debatir cuando de pronto no hemos tenido la oportunidad de estar en los espacios de concertación, la ANI y el Ministerio han estado haciendo audiencias públicas y han explicado el alcance de la obra, lo han explicado. Entonces, Presidente, yo le agradezco el espacio porque no soy de la Comisión y tampoco fui el citante, pero vengo aquí a sentar mi voz de protesta nuevamente con esa posición egoísta que hoy tiene la dirigencia de Caldas y Risaralda, y le agradezco a Aníbal su posición, porque sé que esa posición es una posición sincera y usted siempre me lo ha manifestado, busquemos unimos, busquemos que entre los 3 departamentos podamos sacar esto adelante, olvídense, el Gobierno de Gustavo Petro, no va a invertir en una doble calzada con recursos del presupuesto general de la nación, esa obra está en el plan plurianual del plan de desarrollo, en el plan plurianual de inversiones, necesitamos que sea una realidad, no podemos quedarnos esperando a Alejandro 2 años más que el gobierno invierta con sus recursos propios cuando no lo va a hacer, esta es la oportunidad.

En el 2014, ingeniero Francisco, estuvimos a punto de que a través de una app se construyera esa doble calzada Calarcá y se cayó. Por favor, y se cayó esa posibilidad también por una posición egoísta

de nosotros como Quindianos, discutiendo por el diseño del tramo o no Piedad, que no sea esta vez que también se pierda esa posibilidad por el egoísmo, por no ponernos de acuerdo entre la dirigencia de 3 departamentos que deberían ser hoy departamentos hermanos. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias, a usted señor Representante por colegaje, y teniendo en cuenta que el honorable Representante Diego Patiño va a ceder el espacio en este momento para que se dirija a nosotros el doctor Juan Guillermo Ángel, que es veedor, les pido a ustedes si quieren declararse en sesión informal.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Entonces, en consecuencia, tiene la palabra el doctor Juan Guillermo Ángel, veeduría ciudadana, concesión autopista del café.

Veeduría ciudadana - Juan Guillermo Ángel:

Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias al Representante Patiño. ¿Sabían ustedes, ¿honorables Representantes, que entre Armenia, Manizales y Pereira estamos pagando el peaje más caro del mundo? Están diciendo que, de Colombia, del mundo, solamente comparable quizás con el de Bogotá Villavicencio, solo que hay puentes y túneles y condiciones de derrumbes espantosos. Estamos pagando por cada kilómetro, por cada 1 dólar por cada 7.8 kilómetros de carretera, eso no se encuentra ni entre Miami y New Orleans, ni entre París y Lyon, ni entre Buenos Aires y la Plata, en ninguna parte, es el peaje más caro del mundo. Ahora, este es el negocio más importante, en las audiencias nos dijeron que el Capex y el Opex, eso es muy sofisticado, que la inversión eran 2.8 billones de pesos y el sostenimiento de la obra durante los 30 años sería de 2.7 millones de pesos. La ANI rectificó eso y le pareció que eso era muy alto y dijo que era un 1.92 la constitución y 1.84 billones de pesos en mantenimiento.

Y el último informe que presentaron los señores de la autopista, para sus propietarios daba 1.65 billones de pesos la construcción 1.74, eso da una TIR de retorno del 31%, es tan grande cuando se compara con cualquier inversión de infraestructura, que puede ser el 9% si acaso, que atrajo inversiones del otro lado del mundo, de Australia, que vino aquí, a pesar de lo riesgoso de la inversión, a encontrar un negocio en donde van a recaudar 10 billones de pesos para ponerlo más claro, se van a gastar 3.8 en construcción y mantenimiento y van a dejar unas utilidades de 6.2 billones de pesos, pero esto se está haciendo violando normas que ustedes han aprobado señores, la Ley 105 de 1992 obligaba a que el 50% de las inversiones se realicen allí donde se hace el recaudo, en su artículo 22, y aquí no está haciendo, porque aquí lo que está pasando es que el 80% de la inversión se hace en una zona ajena a donde se está haciendo esta recuperación y solamente el 20%

de la inversión se está programando para acá. Y nos están diciendo que los beneficiarios honorables Representantes, somos Caldas, Risaralda y Quindío. No, no es cierto, aquí se está hipotecando la posibilidad que tienen estos 3 departamentos de realizar las obras de infraestructura indispensables durante 30 años, porque los impuestos de los peajes se van a destinar el 80% en una obra que no es de la región y, por lo tanto, allí hay una discrepancia total, pero también, hay otra hojalasia en cuanto a la prolongación de las concesiones, el Congreso también se manifestó con la Ley 1508 del 2012 evitando que las concesiones se prorroguen. ¿Y aquí qué pasó? Es el mismo propietario que trajo un inversionista extranjero para cambiar de nombre, pero es la misma perra con distinta huasca, son los mismos que tienen toda la información, como lo decía Carolina, quienes quieren ahora 30 años más que se prorrogue una inversión que la ley quería que no se prorrogara, porque las concesiones están volviendo en eso, una triquiñuela o buscar allí un artificio para que se conviertan en eternas, ya la están disfrutando durante 30 años y quieren 30 años más y con eso se hipoteca la posibilidad de esta región de utilizar los peajes y los recursos para servicio de ellos.

Nos están diciendo que somos beneficiarios, pero cuando se levantaron las voces de los consejos de Manizales y la asamblea de Caldas y los consejos de Chinchiná, y de Santa Rosa y de Dosquebradas, qué sé yo, entonces aparecieron unos mecanismos para llamar simpatías, aparece en la prensa que regalan 1200 computadores, que regalan un viaducto en Manizales, que reductan un puente en Armenia, que regulan una concepción en Pereira, cuando a uno le están beneficiando le tienen que hacer regalos para convencerlo de que eso es así, no, señores, nosotros creemos que los problemas de Caldas, de Risaralda y del Quindío déjenos que nos...

Presidente – Hernando González:

Un minuto, por favor.

Veeduría ciudadana - Juan Guillermo Ángel:

Que nosotros podamos participar en la toma de las decisiones, pero aquí nos están diciendo que la información es privada, hemos tenido que recurrir a esto para demostrar que este es un negocio tan increíble en donde las utilidades se van para una firma extranjera y no se van, y lo que nos está es dividiendo, como lo acabamos de ver, nos tienen divididos con esto, a los departamentos que debíamos de ser unos ahora nos dicen egoístas, ustedes no quieren no sé qué, ustedes son aquellos, la verdad es que la inversión se está yendo donde no se están haciendo los recaudos, estamos pagando el peaje más caro del mundo y se los vamos a entregar ahora a una firma extranjera y a una enorme firma colombiana y quitándonos la posibilidad a nosotros de tomar las decisiones sobre las que nosotros necesitamos, la lista de las necesidades ya se está haciendo y las podríamos hacer muchos más, pero esto es una concesión que se disfraza en prorrogarse

simplemente trayendo un inversionista extranjero, cambiando de nombre, pero siendo los mismos dueños, que no invierte el 50% allí donde lo obliga también la ley y en estas cosas nos están haciendo unos regalos auspiciados en cuadernos, en pupitres y en viaductos donde no debe ser. Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias honorables.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, doctor Juan Guillermo, le pregunto a los honorables Representantes si quieren volver a sesión formal.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren señor Presidente, se registra la asistencia del Honorable Representante, doctor Alfredo Ape Cuello.

Presidente – Hernando González:

Muy bien, continuando con los participantes, tenemos entonces la participación del doctor Luis Alberto Giraldo, Presidente de la asamblea de Caldas, es así, señor diputado 3 minutos por favor.

Presidente de la asamblea de Caldas - Luis Alberto Giraldo:

Muchas gracias Presidente, obvio los saludos, pero les agradezco mucho a ustedes en esta Comisión permitirnos hablar, y qué bueno que de aquí a las 12 del día pudieran tener por lo menos de a 1 minuto los 3 concejales que vinieron conmigo de Caldas, que tienen una frase qué decir cada uno, Representantes, muchas gracias de verdad por esta oportunidad, pero especialmente, que bueno podernos dirigir hoy a las instituciones del Gobierno frente a las decisiones que se están tomando en este momento, yo les hablo como ingeniero civil, como secretario de infraestructura de Caldas durante 5 años y como diputado actual delegado por los 14 diputados de Caldas, para presentarme ante ustedes y mencionarles algunos elementos, elementos como lo siguiente.

Primero, amamos el Eje cafetero y lo amamos unido, y el Eje cafetero está unido, aparte del parque de los Nevados y el paisaje cultural Cafetero, por esta carretera. Una carretera que en pocos kilómetros tiene 7 peajes, me vine en carro con mis compañeros concejales y pagamos la mitad de los peajes entre Manizales y Bogotá con respecto al doble de los peajes que existen en este mismo trayecto, en esa Autopista del Café, una Autopista del Café que le faltan todavía pedacitos para hacer autopista, cada uno de los 3 departamentos, cuarto si se quiere con el valle, tiene una lista de obras que superan lo que en 30 años se puede recaudar en peajes, 250 mil millones de pesos aproximadamente es lo que anualmente a valor presente, se va a recaudar de aquí en adelante para esta concesión, concesión que creemos que puede ser el mecanismo adecuado para que se hagan las obras de infraestructura que un territorio requiere y, para que se mantenga en buenas condiciones una vía, porque los niveles de mantenimiento, de exigencia que hoy queremos tener, los que la ANI

propone en la quinta generación, son los niveles que soñamos todos los colombianos.

Pero también, escuchamos al Presidente Petro cuando estaba haciendo campaña, decir no debería de haber peajes en menos de 200 kilómetros de distancia, más de un peaje en 200 kilómetros de distancia, y lo estamos incumpliendo todos, y el Presidente es el primero que lo está incumpliendo. En este trayecto de 150 kilómetros hay 7 peajes, y de esos 7 peajes nosotros creemos que hoy sobran al menos 3 peajes, porque creemos que es apenas justo volver a colocar entre Pereira y Manizales un peaje, o el doble para el caso de Tarapacá, pues, con las 2 casetas, así haya que incrementarlo señor Presidente de la ANI, así haya que incrementar el peaje que hay en Tarapacá, pero quitémosle el impedimento al desarrollo que hay en el Área metropolitana de Manizales y en la zona centro sur de Caldas, a que los 3 municipios principales no puedan estar conectados entre sí, porque tienen peajes que los tienen encerrados, quitemos los Peajes del Área Metropolitana y dejemos un peaje a nivel interdepartamental entre Caldas y Risaralda, como un peaje hay entre Risaralda y Quindío, como un peaje hay entre Quindío y el valle. Y con la plata que resulte, con el dinero que resulte durante estos 30 años de esos 3 peajes, hagamos las obras que más alcancen, no tendríamos forma de hacer las obras que necesitamos, señor Viceministro, no tendríamos la manera de hacer las obras que necesitamos con 30 años de concesión, para las obras que necesita el Quindío.

Presidente – Hernando González:

Termine.

Presidente de la asamblea de Caldas - Luis Alberto Giraldo:

Me regala 30 segunditos más, para las obras que necesita el Quindío, que son muy importantes, para las obras que necesita Caldas y para las obras que necesita Risaralda, no se alcanza con esta concesión, pero si una concesión vial es el mecanismo correcto, aunque hemos visto que es muy transparente la manera como se colocan los recursos a través de obra pública, por lo menos en especificaciones técnicas e ingeniería financiera, cuando se hace con un modelo como las Viales del Samán.

Y solo lo menciono para decir qué rico Congresistas, ustedes que pudieran transformar la legislación y hacer que las concisiones viales sean transparentes en información, yo leí las respuestas que les mandaron a esta Comisión, y en todas las respuestas aparece eso es, eso está protegido legalmente no pueden mostrar la información, pero todos nos la imaginamos, todos la calculamos y nos encontramos que esa reserva legal es un impedimento para ser más transparentes simplemente quitemos tres de los siete peajes, dejemos un peaje importante entre cada una de las dos ciudades, entre cada uno de los dos departamentos, y con ese peaje, así sean cambiadas las cifras y los valores de los peajes, con esos peajes hagamos las obras que más alcancen

cada uno de los tres departamentos tiene unas obras importantes, para realizar, hagámoslas en equipo, hagámoslas en conjunto, hasta donde alcancemos y valoremos el proyecto de Calarcá a la Paila, por supuesto que sí, hay una palabra equivocada, valorémosla, pero esa es una obra que se debe hacer con los recursos que le proporcione este proyecto al Quindío y al Valle, y con recursos de la nación, no con los recursos que se recaudan muchos kilómetros más arriba, donde también se necesitan otras obras. Muchas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias, señor diputado, tiene la palabra el Concejal Juan Camilo Tabares, Presidente del Consejo de Armenia, por favor, solamente voy a dar los minutos que les dije, 3 minutos.

Presidente del Consejo de Armenia - Juan Camilo Tabares:

Tranquilo, Presidente, muchísimas gracias, bueno, un saludo muy especial para todos los miembros de esta Comisión, en especial a la Mesa Directiva, al Presidente, muchas gracias a los Representantes, a la doctora Piedad y al Representante Perea, gracias por esta invitación, Presidente del Consejo Municipal, para este periodo 2024 de una ciudad, una ciudad que es hermosa, que es un paraíso vengo de un departamento que es el segundo departamento más pequeño de todo el país, pero con mucho potencial. ¿Y por qué con mucho potencial? Porque todo lo que viene del sur del país, Viceministro y Presidente, y todo lo que viene del norte del país, obligatoriamente tiene que pasar por el departamento del Quindío. Y yo sí me quiero unir a las palabras del Representante Perea, porque, aunque no soy Representante ni soy Senador, pero soy un doliente del departamento y de mi ciudad, porque además yo quiero contarles, creo que el departamento del Quindío es el único departamento que tiene 12 municipios y lo puede recorrer en un solo día. En un solo día. Y aparte, es el único departamento del Quindío donde se encuentran todos los pisos térmicos, vayan a la Tebaida, se encuentran 400 metros sobre el nivel del mar y vayan a Salento, de donde es nuestro árbol nacional, y se encuentran a 3.500 metros sobre el nivel del mar.

El departamento del Quindío se volvió como la tía que queremos mucho, pero poco le damos y poco le aportamos. Y, es por eso, que hoy vengo, nos tomamos el tiempo e hicimos un gasto económico, un montañero más vino a la capital, nunca había Presidente venido aquí a este al Congreso, se lo decía al Presidente de Cambio Radical en el Quindío, nunca había venido. Pero me siento muy contento de que ustedes nos escuchen hoy y escuchen a este concejal. Y les pido el favor, Presidente, Viceministro, el departamento del Quindío también votó por el Presidente Petro y tuvo una de las mayores votaciones, lo digo en el departamento así yo no esté de acuerdo, así el partido no esté de acuerdo, pero el departamento se merece un regalo, y es un regalo que hace mucho tiempo

estamos esperando esa doble calzada desde Calarcá - Quimbaya, Quimbaya - Alcalá, vía que está hoy quieta, vía que no ha pasado absolutamente nada y que INVÍAS tiene quieta. Fue muy desafortunado, y el Representante Perea lo decía ahorita, de que Representantes de otros departamentos del eje cafetero firmaran esa carta y lo digo porque va a ser como el dicho, es que solamente aparecen en campaña Senadores de Risaralda y de Caldas fueron en campaña, se llevaron votos y firmaron la carta desafortunada diciendo que no era necesaria la vía desde la Paila hasta Calarcá.

Yo les pido el favor, tengan en cuenta el departamento del Quindío eso es un retoño, Presidente 30 segundos esto es un retoño, esto es hermoso el departamento del Quindío así que les pido el favor de corazón que se acuerden del departamento y que no, no sigamos como la tía por allá, que la queremos mucho, pero que no le damos absolutamente nada. Muchísimas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, señor concejal, tiene la palabra el Representante Diego Patiño.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Gracias, Presidente.

Presidente – Hernando González:

Tres minuticos.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Muchas gracias. Bueno, yo quiero primero que todo expresar mi posición personal. Yo creo que el modelo de APP ha funcionado en Colombia y, por eso, tenemos hoy las vías y las comunicaciones que tenemos, es muy importante que el Gobierno defina cuál es la política pública sobre este tipo de proyectos, creo que aquí nos estamos contradiciendo algo, y es que queremos muchas obras, pero no queremos peajes.

Yo creo que aquí hay que combinar varias cosas, una cuál es la posibilidad del presupuesto nacional, el otro punto es qué se puede cobrar por valorización y cuáles son los alcances de las obras, porque, pues todo se puede hacer siempre que haya plata y yo creo que es necesario sentarnos a un debate cuando se tenga la posición clara del Gobierno nacional, si se va a hacer por IP o si se va a hacer por obra pública, porque son dos modelos completamente distintos. Ahora, frente a lo del Quindío, mire, yo no recuerdo si habré firmado esa bendita carta, pero soy un convencido que ese cuello de botella hay que resolverlo, si queremos la competitividad que siempre hemos reclamado, dado de que este país construyó sus industrias al interior y no al lado de los puertos, un gran error, que tuvimos y, por supuesto, haber eliminado la vía férrea, creo que este gobierno ha tomado la bandera de sacarla adelante, doctor Hoyos, para su información, el señor Gobernador de Risaralda hace pocos días tuvo conversaciones con la señora Ministra del Transporte y garantizó

llegar con el tren al lado a la ciudad, a la Virginia, Caimalito.

Con respecto al tema de si se adopta el modelo de APP o IP, pues doctora Carolina, a mí no me preocupa que alguien se presente, porque la ley prevé que no sea un solo oferente, depende de la ANI si hay oferentes que quieran aceptar ese proyecto y hacerlo más barato y tiene la obligación el oferente de cedérselo y del señor que quiera hacer la obra de pagarle los diseños, aquí no estamos planteando que es que va a haber un oferente único, no, allí la ley del cual fui ponente en el año 2012, se estableció ese mecanismo. Por lo tanto, yo creo que lo más importante de este debate, porque nos pondremos de acuerdo si se requieren más peajes o si queremos menos obras o si el Gobierno nacional pone de su parte o si se cobra valorización, es que el Gobierno defina el modelo, que el Gobierno defina qué es lo que piensa, no solamente para para el Eje Cafetero, sino para el país, porque esta es una visión de país y, por lo tanto, señores Representantes del Gobierno.

Presidente – Hernando González:

Treinta segundos.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

De obra pública que lo estamos viviendo en Risaralda también y con el Valle, este es el momento que todavía no hemos empezado las obras y llevamos cuánto tiempo debatiendo el tema, a mí me parece que, para la muestra un botón, los riesgos por obra pública los tiene que asumir INVÍAS o el que ejecute, en cambio, por el AP o la IP es el concesionario el que tiene que asumir esos riesgos. Muchas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, doctor Diego, vamos a escuchar a los citados y luego otra sesión informal, para los concejales que no habían sido invitados, sí y, para que ellos les puedan responder, sí, pero también, le vamos a sí señor, yo quiero que tratemos de resumir cada uno 3 minutos y listo. Entonces les pido que los Representantes, entonces, no, se vayan a ir listo, tómense el tiempo, arranque, haber un momentico, Representante Julián no es porque quiera, sino porque a las 12 estamos citados, pero con mucho gusto, pero que nos estemos nosotros aquí vale, listo, arranquemos, por favor.

Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte - Jorge Enrique Ramírez:

Bueno, pues muchas gracias a los y los Representantes y a todas las demás personas presentes en este recinto, un poco yendo, digamos, al análisis de lo que se ha venido señalando en este debate de control político, yo quisiera empezar un poco por lo que señala el Representante Patiño, y es en el marco de este Gobierno y específicamente de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, se ha venido identificando una serie de proyectos estratégicos que, en lo que tiene que ver, por ejemplo, con el corredor estratégico Bogotá Buenaventura, no este

Gobierno, sino básicamente la política de Estado de los últimos 30 años, han venido concretando, por ejemplo, este tramo como un tramo estratégico, para el desarrollo de no solamente el territorio, entendido como la región, sino del país. Y eso vuelve a quedar reiterado con la modificación del plan maestro de transporte intermodal del año 2023, donde se recoge este proyecto como uno de los proyectos estratégicos que, como lo decían los Representantes, detona el desarrollo social, el desarrollo ambiental y el desarrollo productivo del país.

Y a partir de esa reflexión, ustedes han escuchado en diversos escenarios a la señora Ministra, entre otros, y agradecemos siempre a los Representantes y a los Senadores de esta la Comisión Sexta, que inclusive han ido al Ministerio, para poder analizar en conjunto con el INVÍAS y en conjunto con la ANI, cuál es esta apuesta de proyectos estratégicos, partiendo de un hecho claro, para todos los y las Representantes y todas las personas que nos escuchan en este debate, y es fundamentalmente tenemos como Estado, no solamente como Gobierno, un problema de, digamos, recursos, los recursos que se están invirtiendo en materia de infraestructura, como, no solamente ya con palabras, sino con hechos, han venido honrando los compromisos de todos los gobiernos, aquí nosotros no estamos hablando de gobiernos anteriores, sino de todos los gobiernos, para garantizar que los proyectos que se vienen realizando también se ejecuten debidamente.

Y ustedes saben que eso nos ha generado una estrechez presupuestaria y de marco fiscal que, en materia de infraestructura, incluso en la discusión del plan de presupuesto que hoy está en el Congreso de la República, pues se han dado cuenta que nos castiga como sector. Y ahí quiero hacer, digamos, una anotación adicional entre los recursos que están señalados como presupuesto, para el sector de infraestructura muchos de ellos son sobre todo vigencias futuras y muchos de ellos son deuda reiterando, digamos, el tema de la estrechez presupuestal y la obligación de honrar todas las, digamos, valga la redundancia de obligaciones contractuales que se tienen en el marco de todas las concesiones que inclusive, tenemos algunas abiertas de primera generación y que, pues sobre todo se reiteran en el tema de obligaciones de cuarta generación todo esto, para hacer un señalamiento que me parece muy importante recogemos la anotación, digamos, del Representante citante en el sentido del Ministerio de Transporte con las entidades del sector, estamos definiendo una política pública, un poco para definir, un poco para concretar cómo, a propósito de realizar un análisis de un comparador público privado, por qué vías es más eficiente la ejecución de qué obras.

Y en este caso, y me voy a referir un poco a lo que se está haciendo referencia en este debate de control político y es esta IP, pues la primera anotación que quisiéramos hacer es que ustedes saben que por Ley 1508 las solicitudes frente a una IP se tienen que tramitar, esta se radica en prefectibilidad en el

año 2022 y como lo estábamos hablando hace un momento con el Presidente, la única decisión que se ha tomado en relación con este tema es, oiga, hagamos audiencias públicas en el territorio, se terminaron en diciembre, recojamos la totalidad de solicitudes, manifestaciones, hagamos la suspensión que la Representante nos mostraba, se hizo para qué, para poder, digamos, decirle a este originador que las incluya en su proyecto, que las recoja en su proyecto y en este momento estamos en una instancia que cuando se active la suspensión, porque hoy el originador está haciendo los ajustes, entre otras, por todo lo que se recogió en esas audiencias que agregaron no solamente a la ciudadanía, sino a los gremios y allí se dio amplia difusión para que participaran todos los Representantes de los gobiernos territoriales que básicamente hoy nos están acompañando y queremos agradecer, pues permitan que en fase de, digamos, análisis final se tome una decisión de acuerdo con la política pública de este Gobierno, que creo que ustedes se han dado cuenta; Representantes, cuando han tenido la posibilidad, y discúlpenme que hable solamente a los Representantes de la Comisión Sexta, pero esta invitación está abierta para todos y todas, han podido escuchar, por ejemplo, en el Ministerio de Transporte a la Ministra, nosotros estamos buscando cuál es la alternativa más eficiente para continuar, digamos, con este tipo de proyectos.

Yo solamente recalcaría para darle paso, digamos, al Presidente de la ANI, porque sé que ustedes lo quieren escuchar muy atentamente sobre los detalles y las reflexiones sobre esta IP en tres temas adicionales. El primero de ellos, digamos, la preocupación por los peajes, hoy el Congreso de la República tiene andando cinco iniciativas legislativas, para regular lo que muchos de ustedes han venido señalando es el tema de los peajes en Colombia y la ausencia de una reglamentación o mejor una regulación, porque las leyes son regulatorias en temas asociados a cosas como tramos, tarifas, etcétera de esas cinco iniciativas, las dos que están cursando en Senado de la República, ustedes lo saben mejor que yo, pues básicamente están, para segundo debate y las otras tres están en comisión, pues, para asignar ponentes o, para dar trámite, digamos, al tema de empezar a discutir las.

Nosotros hemos sido claros desde el Gobierno nacional que estamos atentos y listos para trabajar en un trabajo coordinado, para llegar a las mejores decisiones y a las mejores apuestas en esos proyectos de ley. Creemos, esto son palabras de la señora Ministra, que es necesario hacer una regulación en esta materia e igualmente, segundo asunto, y con este ya solamente me quedaría un asunto para darle la palabra al Presidente de la ANI. Se nos hace también totalmente pertinente lo que ustedes, algunos de ustedes han venido señalando, el Representante Patiño explícitamente, algunos de ustedes implícitamente, aunque explícitamente en otros escenarios y es aquí también tenemos que hacer una reflexión sobre nuevos instrumentos de

financiación, por ejemplo, la contribución nacional de valorización que este Congreso aprobó en el año 2019 y que se ha convertido en una política de Estado que este Gobierno ha venido adelantando y que clarísimamente también con un análisis social, un análisis ambiental y un análisis financiero que entienda la capacidad de pago de los territorios, para que no se nos convierta en un problema como el de los peajes hacia futuro, podemos también usarlo como instrumento de financiación, y, por ejemplo, en relación con obras complementarias en los departamentos a los que ustedes hacen alusión, se convierte en un elemento importante, para trabajar conjuntamente y esa también ha sido la invitación de la Ministra.

El tercer tema con el que quiero cerrar es precisamente hecho nosotros como Ministerio, pero no solo como Ministerio, sino como las entidades del sector transporte, le hace la ANI, la Aeronáutica Civil, el INVÍAS también la adscrita que es la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena junto con nuestro, digamos, tanque de pensamiento, que es la recientemente creada unidad de planificación de infraestructura de transporte, estamos generando estas Mesas y estos espacios de trabajo donde volvemos a reiterar, porque ya lo he hecho en varias ocasiones, el Presidente lo ha hecho en varias ocasiones, el director general del INVÍAS y, por supuesto, la señora Ministra, para poder empezar a trabajar sobre las estrategias, algunas de ellas regulatorias y reglamentarias, proyectos de ley como los a los que hago referencia, proyectos de decreto, para poder avanzar en definir exactamente cosas como las que se han venido planteando.

Oiga, cómo hacemos para superar, por ejemplo, la restricción de información, reserva legal en materia financiera que tienen este tipo de digamos, iniciativas, donde solamente podemos reiterar desde el Ministerio de Transporte lo que respondió el Presidente de la ANI, hay información que por ley no puede ser puesta a consideración de las personas, incluso, en etapas muy ulteriores en el marco de las asociaciones público privadas, bien sea de iniciativa pública o iniciativa privada, en cosas como definamos cómo podemos empezar a establecer una estrategia general de financiación donde el territorio y las personas que están en el territorio no se vean vulneradas en su capacidad de pago.

Y solamente quería terminar con un tema que a nosotros también nos parece muy importante y donde la infraestructura sea resiliente adaptada al cambio climático, que busque que se garantice la pirámide y no la pirámide invertida del desarrollo orientado al transporte sostenible, donde la bicicleta tenga, digamos, una especial importancia, donde ello sea necesario y, pues que podamos de verdad seguir avanzando, esto como política pública y como elementos de orientación que se van dando, incluso, en la estructuración o en la presentación, digamos, de esta IP, donde yo no quiero consumir más tiempo en relación con este tema, sino que quería dar una panorámica rápida de lo que es la política pública en

la materia y darle digamos, la palabra al Presidente, para que pueda hablar específicamente sobre los aspectos ya identificados por ustedes y sobre los que él hará reflexión en relación con esta IP. Muchas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias, señor Viceministro, le otorgué más tiempo del anunciado porque la Plenaria se ha pasado para la 1 de la tarde, sí, entonces, respondiendo a eso, señor Presidente de la ANI, tiene usted la palabra inicialmente hasta por 10 minutos.

Presidente de la ANI - Francisco Ospina Participante:

Muchas gracias, señor Presidente, señora Vicepresidenta de la Comisión, Secretario, señores Representantes, Concejales, Diputados, acompañantes a esta sesión, muchas gracias por el tiempo y por el espacio, para esta importante actividad, escuchándolos de verdad siente uno, una inmensa necesidad de que estos espacios existan y de la posibilidad de compartir todos estos pensamientos, porque creo que nada de lo que han dicho en esta Mesa es insensato, creo que todo lo que se ha puesto en la Mesa tiene un fondo, tiene una razón, tiene unos argumentos, y ahí viene una gran dificultad relacionada con los consensos y con algo que dijo el Representante Patiño inicio por usted un poco, es qué tipo de proyecto estamos. Pero antes de hablar del proyecto y antes de ponerles una breve presentación, quiero ser justo con el señor Presidente de la República en cuanto a los compromisos que él dio en su campaña frente a los peajes. Y lo que está pasando hoy en Colombia con los peajes no es una decisión del Presidente de la República. Ojalá en su momento hubiésemos sido más críticos frente a todos los proyectos de infraestructura que se estaban generando y ojalá en ese momento hubiéramos puesto las críticas frente a los proyectos de infraestructura. Hoy en Colombia, en proyectos concesionados, tenemos 120 peajes activos y falta por instalar 25 peajes más, para cumplir con los compromisos de las 4G.

Bien difícil pensar que se van a instalar 25 peajes más en Colombia frente a lo que hay hoy, cuando el reclamo es reducir los peajes y esa decisión no es decisión del señor Presidente de la República y de su gobierno, sino decisiones que se tomaron hace 10 años y esa consecuencia de decisión si la está afrontando este Gobierno de la mejor manera o tratando afrontarla de la mejor manera teniendo en cuenta que unos compromisos financieros que tiene que cumplir la nación y que estamos tratando de cumplir de la mejor manera, los números son muy sencillos y en este modelo concesionado los números son fáciles de analizar.

Hoy tenemos en vigencias futuras 5.9 billones para el año 2024 los recaudos de peaje aproximadamente giran en torno, deberían girar en torno a 5 billones, que no haya peajes, retiremos los peajes de las estructuraciones, bueno, hagamos un reemplazo de la fuente, entonces básicamente

tenemos que tener el doble del presupuesto que tenemos hoy adjudicado a proyectos concesionados ya adjudicados que están en ejecución, que van hasta el 2040, un poco más, tenemos que tener el doble del presupuesto, reemplazar la fuente, sustituir la fuente y no hay ningún problema, los peajes podrían existir lo que sí está haciendo el Presidente de la República y es política, el Ministerio de Transporte, el Viceministerio de Infraestructura y demás, es que las nuevas adjudicaciones, los nuevos proyectos no tienen nuevos peajes, ni tienen incrementos más allá de los incrementos contra de los incrementos de IPC. ¿Qué nos encontramos nosotros? Por ponerle solo un ejemplo, de un día para otro, solamente cumpliendo el compromiso contractual honrado a partir de una decisión de 10 años atrás, es que un peaje, por ejemplo, una categoría seis categorías siete, pasó de un día para otro de 34.000 pesos a 101.000 pesos. ¿A quién se le ocurre o a quién se le ocurrió cerrar en su momento el modelo financiero con un incremento de esa magnitud? Y, pues eso es lo que estamos afrontando nosotros en este momento.

Entonces, aclaramos, en este proyecto no hay nuevos peajes, no hay nuevas consideraciones de incrementos más allá del IPC en esos peajes, pero también, creo que es prudente poner en la discusión la posibilidad de retirar peajes, si se pone en la discusión la posibilidad de retirar peajes, pues también, tiene que estar la discusión que el tipo de proyecto ya es otro, ya el alcance del proyecto cambia, la posibilidad que tiene esta implementación del proyecto cambia y esa es una decisión que tiene que estar en consenso nacional. El señor Presidente lo ha dicho, aquí se ejecutan las obras que las comunidades acepten y quieran realizar, esto naturalmente ustedes respetados Representantes, como Representantes de las comunidades, pues están dando la voz de las comunidades. Nosotros, y creo hablar desde la señora Ministra, estamos totalmente abiertos, abiertos a que esta discusión se ponga sobre la mesa, porque naturalmente el consenso en estos proyectos es esencial.

Acá voy a pasar a los roles, responsabilidades y las instancias en las que está este proyecto, porque hay bastantes afirmaciones que ha por sentado que hay una serie de decisiones que no se han tomado y que no estamos en esa instancia de la toma de decisiones. Este proyecto hasta este momento va en una fase de aprobación de la prefactibilidad, ya se aprobó la prefactibilidad del proyecto y sigue unas instancias que muy brevemente, la manera más resumida se las pusimos en esta diapositiva. ¿Qué sigue ahora? O mejor, ¿en qué estamos? En los meses anteriores, derivado precisamente de las inquietudes que ustedes y que otros representantes de gremios y de comunidades han puesto sobre la mesa, pedimos al originador, y perdona que haga un paréntesis, al hablar de una iniciativa privada, ese originador no solo tiene un derecho sobre su propiedad intelectual, sobre lo que ellos generan, sino que es una obligación estatal mantenerlo.

Ahora más adelante me voy a referir a un proyecto entregado a una firma extranjera y una licitación de a uno que se aleja bastante del proceso en el que estamos, el originador presenta su proyecto en iniciativa privada, totalmente reglado en la ley, en la que propone unas condiciones de proyecto. Ese proyecto en instancia de factibilidad, en instancia de evaluación de las condiciones económicas y la provisión del fondo contingente, en instancias del comprador público privado, la primera instancia lo hace el Ministerio de Hacienda, la segunda instancia la hace el DNP, en la instancia de aprobación del consejo directivo puede negar el proyecto y el proyecto sencillamente no va. O sea, que aquí hasta hoy tengamos muy claro que el proyecto no tiene decisiones que sean irreversibles. Claramente, tenemos que poner todos en la mesa la conveniencia o no de seguir adelante con este tipo de iniciativas privadas y voy a poner un ejemplo, para que sea claro cómo, digamos, las complejidades que trae el modelo de asociaciones público privadas en caso de que este tipo de decisiones no avancen.

El proyecto iniciativa privada del aeropuerto de San Andrés se presentó en el año 2015, solo en el año 2024 este Gobierno logró con gran esfuerzo destrabar una serie de trámites y se publicó, para su adjudicación, esperamos que esta adjudicación se dé en diciembre del año 2024 y, para este proyecto se presentaron dos terceros interesados, es decir, es posible que quien estructuró una iniciativa en el 2013, 2014 que se presentó en el 2015, que finalmente se publicó por el Gobierno nacional, por el estado en el 2024 no sea adjudicatario de su iniciativa privada y así funciona el modelo de iniciativa privada en eso debemos ser muy claros, para todos y miremos el cronograma que tenemos previsto hoy esto no es desagregado, esto es muy general, para que tengamos una foto de lo que estamos hoy. El proceso de selección iniciaría en octubre del 2025, para el proyecto conexión centro, si no hay terceros interesados, es decir, si nadie más quiso participar en esta puja por el contrato, se adjudicaría en enero del 2026. Si hay terceros, se adjudicaría previsto en junio del 2026.

Es decir, la no liberación de los modelos financieros, la no liberación de esa reserva legal, no es una reserva puesta por un funcionario del Estado, sino una reserva legal, precisamente obedece a que es probable que en algún punto haya una puja y en esa puja el modelo financiero, el poder bajar tasas de financiación, el poder mejorar en cualquier condición su proyecto, puede hacer que haya un tercero o varios terceros que entren esta puja y que se lleven el contrato.

Por ende, no tendría ningún sentido que quienes generan la iniciativa privada, pues les entreguemos la información a otros para que la reciban, de hecho, también lo digo públicamente, ni yo conozco estos modelos en respeto plenamente al proceso que se adelanta. Miren, si nosotros incluimos, porque el proceso ya se ha dado y más adelante les vamos a mostrar un resumen de lo que se ha venido haciendo

y en lo que estamos hoy, si incluimos todas las voces que solicitan diferentes tipos de intervenciones en la infraestructura vial, les diría que podríamos estar hablando de inversiones del orden de 25 billones o 30 billones, porque las necesidades, los pedidos son enormes y, pues, porque la expectativa de la gente es si no lo logramos incluir en esta iniciativa privada, después no va a ser incluido en ninguna otra estrategia de infraestructura, Presidente, yo agilizo.

Presidente – Hernando González:

Adelante, por favor.

Presidente de la ANI - Francisco Ospina
Participante:

Bueno, listo, Representante, entonces, sí hay un punto donde el estado, obviamente en esa priorización, entendiendo los corredores estratégicos, entendiendo temas de congestión local, pues debe hacer un análisis. en este análisis de roles y responsabilidades. Es el concesionario o es el originador en este caso no es el concesionario es el originador de la iniciativa privada quien debe hacer esos análisis y quien debe poner los temas en la mesa para análisis del Estado.

Nosotros estamos hablando acá de que en abril del 2025 debemos tener los resultados de la evaluación, los resultados finales de la evaluación de esto propuesto por el concesionario. Acá que les quiero comentar, derivado de estas mesas que se abrieron, de estas audiencias por pedido de la región, solo hasta el día lunes, hace dos días el concesionario nos presentó, perdón, el originador nos presentó una nueva, una modificación de su proyecto. Eso significa que lo que ustedes han venido estudiando, lo que han venido evaluando, las condiciones del proyecto y demás, ya son diferentes a lo que nos presentaron hace dos días, ni siquiera nosotros como Agencia Nacional de Infraestructura tenemos un análisis mediano de lo que presentó en su nueva iniciativa, que sí sabemos que adoptó y adaptó gran parte de los requerimientos de las peticiones que hicieron en las diferentes mesas de trabajo y ya les vamos a contar un poco de qué se trató esto.

En septiembre del 2025 deberíamos tener las aprobaciones sectoriales del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP, aquí precisamente se hace un análisis de la conveniencia de las tasas internas de retorno, de las condiciones económicas del contrato y demás y, pues cualquiera de las autoridades puede decir no, yo no doy viabilidad porque este proyecto no es, o es mejor que se ejecute con obra pública, puede pasar, puede decir este proyecto es mejor que vaya como obra pública, no como iniciativa privada, como asociación pública privada, puede pasar, el proceso de elección iniciaría en octubre del 2025, como ya les comenté, enero del 2026 o junio del 2026 la adjudicación con cronograma hoy, aquí no me voy a detener mucho, básicamente siguiente, básicamente.

Básicamente se hizo un inventario de todas las peticiones en las diferentes audiencias que se han

hecho frente a lo solicitado por las comunidades, estas audiencias las lidera el concesionario, el originador, pero van acompañadas por el estado y en ese sentido la Agencia Nacional de Infraestructura ha participado y ha acompañado todas estas gestiones. Siguiendo.

No me voy a quedar acá en mucho detalle porque simplemente es para contarles que, si hay un inventario de todo lo que han puesto en la mesa, este inventario incluye rehabilitación, mantenimiento, de hecho nos llama bastante la atención que, por ejemplo, en el tramo la Romelia - el Pollo, que hace parte de Vías del Samán, hay un pedido de la comunidad y del Gobierno local que se ha incluido en la operación y el mantenimiento de la concesión, que, pues si bien tiene unas bondades el modelo de obra pública, hay una preocupación sobre la operación de mantenimiento. Ellos nos están pidiendo que sea incluido dentro del programa iniciativa privada, acá quiero hacer otro paréntesis, decían entre los varios números que no se han cerrado, reitero, porque es un proyecto que está en ajustes, daban ciertos números que son diferentes a los que el modelo del lunes pasado tiene establecido, pero recordemos que en general casi siempre el valor de CAPEX y el valor de OPEX, doctor Juan Guillermo, son muy cercanos. Así que las inversiones que se realizan producto de este recaudo de peajes, en gran medida se reinvierten en la operación, el mantenimiento, la grúa, el centro de control y todo lo demás sobre los 204 kilómetros que contempla el proyecto, que ya de base casi la mitad del recaudo se reinvierte de manera directa sobre esos tramos en los que se realiza operación y mantenimiento.

Entonces, atrás hablamos de las propuestas o los pedidos sobre el departamento de Caldas, esto es del departamento de Risaralda, hay unos pedidos adicionales en el departamento de Quindío, hay unos pedidos para el departamento del Valle del Cauca, todo esto como les decía, si uno los pone una bolsa y lo cuantifica, son varios billones más a lo que originalmente estaba en el proyecto. Y ellos, el concesionario nos, el originador nos presenta una propuesta ajustada que reitero, no está en estudio cuando esperamos o no está, perdón, las conclusiones del estudio aún esperamos en la primera quincena de noviembre hacer socializaciones en región, a los que estarán absolutamente invitados, llevaremos la socialización a región, que es una iteración y entendamos que estos proyectos requieren de iteraciones, precisamente porque la visión de quienes plantean un proyecto no necesariamente son las necesidades y les garantizo que el Estado encabeza a la señora Ministra, pues vamos a priorizar las obras que realmente necesita el proyecto, sólo contándoles en qué vamos y siguiente, pues acá ya hay unas obras específicas o unas, digamos unas intervenciones específicas que en Caldas no son inferiores a 217.000 millones, en Risaralda no inferiores a 150.000 millones, hay un fondeo, una subcuenta adicional a un fondeo inicial que era de 50.000 millones y son

165.000 millones para en total, para proyectos que sean priorizados en región.

Es decir, la Ministra nos ha venido pidiendo que incluyamos unas bolsas para intervenir sectores que no necesariamente está incluido en el proyecto de concesión y que se requieren las regiones, es decir, que se fondea la bolsa y después se define en convergencia regional y en convergencia con el sector transporte en qué se usarían y, pues una serie de intervenciones más que se han estado solicitando. Si bien el proyecto original era de 5.2 billones, ya en 1 minuto termino, hoy estimamos que con los recaudos y con el no inicio de la fase de construcción, teniendo en cuenta que se está moviendo el cronograma, el proyecto estaría en el orden de 6.4 billones y, pues ese incremento en la inversión en el proyecto, pues está visionada hacia tramos y regiones que no se consideraron en el proyecto original.

No tenemos hoy la conclusión de lo que se va a hacer finalmente, no se ha cerrado, no se puede cerrar, hace parte de unas iteraciones, a lo que sí nos comprometemos como sectores que en la primera quincena de noviembre estaremos en región socializando los detalles de la propuesta de iniciativa privada y seguimos en nuestro rol de contraparte contractual de un originador que trae una iniciativa privada haciendo los ajustes que van alineados con política pública y que no se separan en política de peajes y demás de lo que estamos comentando en esta mesa.

De nuestra parte, pues toda la disposición, respetados Representantes, diputados, concejales, para seguir trabajando en ello. Por favor, también comprender que hay muchísimas voces y ante todo pues tenemos que pensar sobre el bienestar general, entender que esos proyectos de infraestructura estratégica tienen una visión país, este tramo particularmente, el originalmente incluido que era Calarcá la Paila, era el tramo que completaba una doble calzada de Bogotá hasta Buenaventura, salvo algunos tramos que aún faltan por construcción y, pues seguiremos atendiendo la política pública que sí propone o que sí dispone de concesionar tramos en iniciativa privada y en iniciativas públicas. No hay ninguna orientación diferente a seguir la evaluación y eventualmente la adjudicación de estos proyectos de infraestructura y pues seguiremos atentos a cualquier requerimiento que ustedes tengan en estas mesas de trabajo, muchas gracias por la atención.

Presidente – Hernando González:

Gracias señor, Presidente de la ANI, doctor Francisco Ospina, no le quite ningún tiempo, les di a ambos, para que quede bien explicitada las cosas, que el problema de poco tiempo antes es porque tenemos a las 12. Tiene la palabra la subdirectora general de INVÍAS, la doctora Carolina, hasta por 3 minutos.

Subdirectora General de INVÍAS - Carolina Jacqueline Barbanti Mancilla:

Gracias Presidente, un saludo especial para todos, solamente quiero hacer unas precisiones frente a las

observaciones que nos hizo el señor Representante García, Representante en primer lugar, el Instituto Nacional de Vías, pues sí tiene mucha injerencia sobre la infraestructura carretera, pues nosotros tenemos las vías a cargo también incluso tenemos muelles y digamos está de esa manera establecido institucionalmente. Nosotros no dejamos de lado la infraestructura, nosotros sí estamos pendientes de la infraestructura, pero igual tenemos un ejercicio de competencias, la Agencia Nacional de Infraestructura hace un ejercicio que tiene que ver con las concesiones y el Instituto Nacional de Vías hace la entrega en el marco regulatorio que tenemos para que de esa manera se puedan ejecutar las obras y el Instituto Nacional de Vías, pues tiene también la competencia sobre lo que corresponde a las demás vías en obra pública, pero nosotros como instituto sí seguimos pendiente de nuestra infraestructura, no es que nosotros las hemos dejado de lado y particularmente con Autopistas del Café, pues nosotros estamos muy atentos en lo que nos corresponda, pero si debemos tener y fíjese usted, el señor Presidente hace un ejercicio totalmente claro de la gestión que hoy en el marco de esa competencia por haber nosotros entregado la vía, para que se lleve por concesión, pues ellos la tienen, pero nosotros sí estamos atentos en el ejercicio que se pueda dar por toda la infraestructura en lo que corresponde a los temas carreteros y también algunos de temas de muelles y puertos y demás, porque está a cargo del Instituto Nacional de Vías y si estamos atentos y la final, Representante, pues sí, creo que se le presentó una traspapel porque la respuesta, gracias la respuesta que nosotros dimos corresponde efectivamente a Autopistas del Café y relacionado con la proposición que hoy estamos tratando, muchísimas gracias, era solamente eso.

Presidente – Hernando González:

Gracias, doctora Carolina, como necesitamos tener colegaje, la doctora Carolina me ha pedido, la Representante Carolina me ha pedido escuchar por 1 minuto a cada uno de los concejales, entonces le pregunto a los honorables Representantes ¿si desean que en este momentico sesión informal?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias, Secretario, entonces le doy la palabra al doctor Julián García, concejal de Manizales, le pido eso sí, que cada uno sea un minutico.

Concejal de Manizales - Julián García:

Mil gracias, a todos los Representantes por abrir este espacio de debate, de control político que tanto nosotros hemos necesitado, Ahora, uno no podía hablar de Caldas si no lo conoce. Si Autopistas del Café a Caldas en los últimos 30 años le fue bien, no me imagino cómo nos va a ir con IPECO elección centro, nos va a ir peor. Ahora nosotros estamos secuestrados los caldenses en Manizales, de los siete peajes tenemos tres y en Manizales no se hizo ni una sola audiencia pública por parte del Gobierno

nacional. ¿Por qué maltratan de esta manera no solamente al Departamento de Caldas, sino al Municipio de Manizales? Hoy nosotros no estamos en contra de los peajes, pero sí estamos en contra del abuso de ellos, estamos en contra de que nosotros para poder salir de nuestro territorio tengamos que pagar cuatro y medio peajes.

La generación de hoy es distinta a la de 1997 cuando se firmó la primera concesión, esta es una generación distinta, esta es una generación luchadora. No vamos a dejar a Chinchiná solos en esta lucha. Hoy los caldenses también nos vamos a unir y nosotros amamos también el Eje Cafetero.

Presidente – Hernando González:

Termine, termine.

Concejal de Manizales - Julián García:

Amamos nuestra cultura, amamos nuestra región, pero si hay una vía nacional que la pague el nivel nacional no la tiene por qué pagar ni Quindío, ni Caldas, ni Risaralda, es el Gobierno nacional que la tiene que pagar. Muchas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, concejal Julián, tiene la palabra el concejal Jonathan Marín, concejal de Chinchiná.

Concejal de Chinchiná - Jonathan Marín:

Gracias, señor Presidente, es muy importante hoy, como concejal de un municipio de quinta categoría y no de ciudad capital, que tengan ustedes la oportunidad de escuchar lo que consideramos nosotros de Autopistas del Café y IP Conexión Centro, para los próximos 30 años, Chinchiná es el municipio cafetero por excelencia y nos representa la institucionalidad del café a nivel mundial, no en vano tenemos la fábrica de café liofilizada, que es la única fábrica que produce en Latinoamérica este tipo de café y es por el cual somos reconocidos a nivel mundial.

En los últimos 27 años, Chinchiná para conectarse a sus principales arterias viales tiene que pagar cuatro peajes que nos ha mantenido en el rezago del desarrollo logístico y competitivo de toda nuestra agroindustria y del turismo, porque estamos en el paisaje cultural cafetero. No en vano uno de los peajes que es Tarapaca 1, tiene secuestrada una vereda que se llama San Andrés y que esos habitantes no pueden ir a educarse ni a su hospital, ni tampoco tienen la posibilidad de comercializar sus productos, que es su sustento económico para poder llegar al municipio, porque tiene que pagar un peaje por eso hoy como chinchinense.

Presidente – Hernando González:

Siga, siga.

Concejal de Chinchiná - Jonathan Marín:

Representante de Chinchiná, no podemos estar de acuerdo con la continuidad de los cuatro peajes que nos cercan a los chinchinenses durante los próximos 30 años más, quiero muy amablemente solicitarle al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, el ingeniero Francisco y al Viceministro, el doctor

Jorge Enrique, que se lleven a Chinchiná en el corazón y que se pongan la mano en estos habitantes que no pueden pasar a su hospital, ni a esos niños que no se pueden educar en su municipio porque nos tiene un peaje secuestrado a una vereda. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias concejal Jonathan, tiene la palabra también para 1 minuto el concejal Juan Camilo Concejal de Manizales.

Concejal de Manizales - Juan Camilo:

Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes por permitirnos hacer este debate, un debate nacional. Yo vengo a hablar a nombre de Manizales, vengo a hablar a nombre de Caldas, vengo a hablar a nombre de la equidad, de la justicia y del desarrollo territorial, no podemos hablar de equidad cuando una propuesta está en la Agencia Nacional de Infraestructura que plantea que en los próximos 30 años se van a recaudar cerca de 10 billones de pesos en los peajes, en los 7 peajes de esos 10 billones de pesos, cerca de 5 billones se recaudan en los peajes que se encuentran entre Manizales y Dosquebradas, ni siquiera en Pereira.

Sin embargo, menos del 10% de la inversión total se va a hacer en este tramo vial y el 80% se va a hacer en una vía nacional, no podemos hablar de justicia cuando se nos propone pagar por 30 años más las obras que nuestro departamento ya pagó. Porque les quiero decir que la propuesta que tiene la IP Conexión Centro plantea las obras que ya estaban.

Presidente – Hernando González:

Termine concejal.

Concejal de Manizales - Juan Camilo:

Plantea las obras que ya estaban establecidas en Autopistas del Café y que ahora obras que ya pagamos, quieren que paguemos 30 años más, no podemos hablar de desarrollo territorial cuando la China y veredas como San Bernardo están secuestradas y las familias tienen que pagar un peaje para ir a trabajar, a estudiar, a una cita médica o hacer mercado.

Por esa razón yo los quiero invitar a hacer dos cosas muy puntuales, la primera, socializar la nueva propuesta y no aceptarla si esta contiene los mismos peajes intermunicipales, tengamos un peaje entre Caldas y Risaralda, un peaje entre Risaralda y el Quindío y un peaje entre el Quindío y el Valle del Cauca y en segundo lugar, nosotros al igual que este gobierno creemos en la movilización social, creemos en ese derecho constitucional y nos estamos organizando con las comunidades en caso de que la respuesta del Gobierno que dice escuchar a la gente y que dice hacer el cambio, sea contraria a nuestra solicitud. Muchas gracias.

Presidente – Hernando González:

Gracias Concejal Juan Camilo, le pregunto a los honorables Representantes si quieren volver a sesión formal.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Entonces, para ir terminando este debate donde les he garantizado que puedan hablar, que puedan expresarse, quiero decirle a los Representantes citantes si cada uno se gasta 2 minutos o los que quieran participar, para que le demos fin a este buen debate, los invitados entonces, Representante Carolina tiene la palabra.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Sí, cortico, muchas gracias Presidente, por esta interesante sesión que vimos hoy, me parece que aquí salimos con la idea de que esta es una conversación en progreso y me parece que eso es positivo, que no hay decisiones finitas que se han tomado ya sin tener en cuenta a la ciudadanía. Yo quisiera eso sí decir, hay que lograr en el país que los espacios de participación ciudadana tengan participación efectiva, que la participación no sea estuvimos en una audiencia o estuvimos en un debate y luego no pase nada, yo creo que, y yo hablo también como ponente que fui del acuerdo de Escazú, que habla mucho del tema del acceso a la información y la participación, yo creo que estos momentos de veeduría se hacen de verdad de buena fe y la gente, los concejales, el diputado, nosotros las veedurías que se han conformado, yo creo que todas están por sacar adelante el mejor proyecto que nos saque adelante para los próximos 30 años que no es menor cosa.

Y de verdad hay que escuchar a la ciudadanía y decir esto que está, si está planteado de esta manera y además insistir en algo que tiene que ver con los perfiles viales, que yo sé que es un esto yo hago parte de la Comisión de la bicicleta en el Congreso, entonces yo sé que machacar este tema cuando hablamos de autopistas es todo un tema que nos dice y esto ¿Cómo se hace? ¿Y cómo hacemos unas autopistas que sean realmente seguras para los ciclistas y también que sean realmente seguras para los peatones? Y yo sí quisiera dejarles hoy, aprovechar que estoy aquí en la Comisión Sexta para dejarles esta inquietud y ahora además que tenemos una mujer Ministra de Transporte que yo me lo estaba.

Presidente – Hernando González:

Termine.

Honorable Representante Carolina Giraldo Botero:

Porque estamos hablando de movilidad y tenemos que meterle ese asunto de la movilidad humana y también de la escala humana, aquí no estamos solamente hablando de autopistas y qué bueno que le cambiemos el nombre a eso de Autopistas del Café y le pongamos otro nombre, porque no estamos hablando de autopistas una cosa solamente hecha para carros, sino que también le metamos el asunto de las bicicletas y de los peatones. Vamos a

seguir muy atentos, vamos a seguir muy atentos con lo que siga pasando al respecto, me gusta escuchar, incluso, que si no se cumplen ciertas condiciones no se haría una adjudicación, me parece que se tiene esa opción y es también un seguro, porque lo que no queremos sentirnos es como ganado que lo van llevando a un camino en donde no tenemos nada que decir al respecto, yo creo que esa es sobre todo la sensación que la ciudadanía no quiere seguir sintiendo y mientras seamos escuchados y mientras sean en realidad tenidas en cuenta muchas de las sugerencias y la que hizo el diputado.

Presidente – Hernando González:

Gracias, Representante Carolina, tiene la palabra el doctor Aníbal Hoyos, 2 minutos y cierra al doctor Diego también.

Honorable Representante Aníbal Gustavo Hoyos Franco:

Mire Presidente, yo creo que estos espacios son los espacios democráticos de región, que hay que aprovecharlos y agradecer la presencia de los concejales, de los diputados, porque acá los únicos que no podemos hablar son los Representantes y los Senadores. Qué bueno que este espacio ellos estuvieron, aportaron y esto lo que nos debe de unir y yo creo que acá más que tener diferencias es unión y sigo insistiendo en eso porque es un tema que nos va a converger más de 30 años y que nos tenemos que unir hacia los proyectos de región, lo que nos va a dar a nosotros el desarrollo y lo que nosotros debemos de ver el futuro de nuestras generaciones.

Doctor Francisco, se me olvidó una cosita, el doctor Diego nos dijo que ya había lo de la Ministra, pero muy bueno escucharlo de voz propia, cómo va el tema del tren del Pacífico que lo estamos esperando en la Virginia Risaralda ese ramal, esa, el que habíamos usado esa arteria que podía tenerlo el proyecto del tren del Pacífico, entonces qué bueno que lo escuchemos de voz suya, cómo va el proyecto hacia allá.

Presidente – Hernando González:

Gracias, Representante Aníbal, tiene la palabra el representante Alejandro y con él cerramos, para que ustedes por favor hagan el cierre de este debate.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias Presidente, quiero reconocer algo y que el Presidente de la ANI vea algo acá y es que estamos los cuatro Representantes del Departamento de Risaralda hasta el final, acá está el Representante Diego Patiño, Aníbal Hoyos que me precede en el uso de la palabra, Carolina Giraldo y quien le habla Alejandro García. Realmente es un tema de interés de alguna manera uno queda un poco menos intranquilo en el sentido que usted indica que eso está en proceso y que tiene unas fases y que esto no se va a vencer en los próximos dos meses, pero yo nuevamente quiero cerrar en invitarlos en que ustedes tienen la estrategia y la política del desarrollo de la infraestructura, conectividad y desarrollo de

infraestructura vial del país, donde es importante que la nación, el Gobierno nacional defina tarifas del peaje, escuchando a las comunidades obviamente, defina el número de peajes, defina los mecanismos de financiación, defina la priorización y las necesidades de la obra con base en información, por eso yo estaba tan incómodo en que pregunto si tienen estudios de saturación, si tienen estudios de priorización de obras, dónde están los cuellos de botella para sobre eso, con base en información tomar decisiones, no conocía que hay una nueva propuesta de la iniciativa o el originador, habrá que mirarlo con detalle, esperamos que esta nueva propuesta responda a un paquete de obras mucho más justo, mucho más equitativo y que ustedes como Gobierno nacional garanticen un equilibrio en la inversión pública y privada, no puede ser una inversión desequilibrada porque ahí nos uniríamos nosotros de Risaralda con los de Caldas para salir a protestar en los peajes, porque no tiene sentido ni razón de ser 30 segundos Presidente, que nos amarren 30 años más a pagar unos peajes de obras que no vamos a ver beneficiados nosotros en nuestro territorio.

Entonces, sí tienen ustedes esa tarea, esa responsabilidad de que el paquete de obras sea justo y sea equitativo y no preservar una inequidad en la distribución de los mismos, ustedes también determinarán los tramos, si los separan o no, pero realmente que estas Autopistas del Café, que es algo que nos une, no termine siendo con esta nueva propuesta de IP para resolver un tema nacional, lo que ustedes están viendo hoy acá, que estamos discutiendo y claramente cada departamento va a buscar lo mejor para sí, pero eso es lo que está generando esta iniciativa y está en ustedes en organizar, en que haya equidad y que haya un reparto justo de las obras, de nada sirve, Representante Diego, nosotros darnos una pelea, yo estoy con usted, creo que tiene beneficios cuando hay una concesión y creo que está en la responsabilidad de la ANI en abrir cuando sea el momento esto, lo hemos visto y lo hemos vivido en los retrasos que hay con Vías del Samán en Risaralda, pero de nada sirve que se autorice una concesión si el paquete de obras para los próximos 30 años no va a resolver las necesidades que va a tener el departamento de Risaralda o de Caldas.

Presidente – Hernando González:

Gracias a usted, Representante Alejandro, tiene la palabra el señor Viceministro Jorge Enrique Ramírez.

Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte - Jorge Enrique Ramírez:

Pues, muchísimas gracias a todos los y las Representantes, los concejales y las concejales que nos acompañaron, aunque creo que no vino ninguna, las personas de las asambleas departamentales y las demás personas que nos están escuchando. Yo creo que este ha sido un debate muy prolífico, creemos que nos vamos con unos mensajes muy claros, el primero

es la escucha con incidencia, creo que nosotros estamos en eso desde que comenzó este gobierno hemos tratado que los proyectos de infraestructura a nuestro cargo en todos los modos y sobre todo también en esa búsqueda de la intermodalidad con ascenso tecnológico y búsqueda, digamos, de productividad y mejora de la desconexión que han tenido los territorios históricamente olvidados, también se concreten en un tema de escucha con incidencia, coincidimos plenamente en esas manifestaciones, simplemente también indicar que frente al trámite de esta IP estamos trabajando como un poco lo ha venido señalando el Presidente, de conformidad con lo que la legislación nos permite, entendiendo que estamos en una fase donde todavía la toma de decisión en los términos que han venido señalando los diferentes Representantes, pues está por darse y simplemente quiero dar un mensaje que a nosotros nos parece muy importante.

Lo que estamos buscando es precisamente darle un perfil a los proyectos que responda a esas necesidades que y perdón lo haya citado tanto Representante Patiño, pero que pues él nos ha venido indicando que a partir de unas variables que claramente estén en un diagnóstico de alternativas, tanto sociales, cómo y queremos resaltar ese tema, sociales, productivas, de competitividad y, pues, por supuesto, ambientales y asociadas al riesgo, nos permita tomar las mejores decisiones frente a un elemento que no podemos desconocer, los recursos y simplemente hacer una última reflexión, los recursos que a veces tratamos de separar de nacionales y territoriales provienen del esfuerzo de todos nosotros como ciudadanos. En ese sentido, cuando hacemos, digamos, esa separación, como que perdemos un poco de vista el foco que la nación, pues básicamente como todas las entidades territoriales, pues en el 98% de los recursos que tiene y que son ciertos, pues responden, digamos, a los tributos, bien sean tasas, bien sean impuestos o bien sean contribuciones y en ese sentido creo que nos debemos hacer una reflexión en esa perspectiva y buscar fuentes de financiación, pero entender que pues somos los ciudadanos los que realmente históricamente hemos venido pagando las infraestructuras, era simplemente eso.

Presidente – Hernando González:

Gracias, señor Viceministro, tiene la palabra el Presidente de la ANI, doctor Francisco Ospina y ahí terminamos.

Presidente de la ANI - Francisco Ospina Participante:

Muchas gracias, señor Presidente muy corto responder dos asuntos adicionales, el primero, una reflexión para la Representante Carolina y para el Representante Alejandro, y es que, por supuesto, que hay muchos ajustes y para los señores concejales muchos ajustes que aún aplican en la iniciativa privada y hay algo en lo que tenemos que tener el ojo puesto y es cuando el proyecto es otro, cuando la estructuración y la maduración del mismo, el proyecto deja de ser el proyecto que tienen hoy presentado porque en ese punto cuando, por ejemplo, cambiamos estructuralmente el modelo financiero,

pues debe seguramente iniciar un nuevo proyecto de iniciativa privada, con lo que ello conlleva y ese es un riesgo que tenemos que gestionar entre todos en estas revisiones que les vamos a hacer y en esos aportes que vamos a hacer el proyecto. Es decir, llega un punto en el que, voy a poner un ejemplo, retirar unos peajes con la propuesta que hicieron los concejales, pues sencillamente cambia la estructura financiera del proyecto y al cambiar la estructura financiera del proyecto hay que replantear completamente el proyecto y hay que iniciar nuevamente un proceso de iniciativa privada. En eso la política del Gobierno nacional ha sido escuchar a las comunidades, trabajar con ellos, en eso nos vamos a mantener, solo una reflexión para ustedes, en sus trabajos, con sus representados y entre ustedes mismos, es donde la conveniencia del proyecto deja de ser el centro de la discusión y la conveniencia de, digamos, reestructurar o cambiar la política frente a las disposiciones de infraestructura nos lleven a tomar otro tipo de decisiones, esa es una reflexión que creo que es bien importante que todos los que están acá la tengamos en la mesa y para el Representante Aníbal, nosotros, Representante Aníbal, hace el 4 de septiembre, a través de Findeter adjudicamos dos contratos, un contrato por 40.000 millones, estamos hablando de la Agencia Nacional de Infraestructura un contrato por 156.000 millones, el contrato de 40.000 millones va orientado a la red férrea del Pacífico, son particularmente la recuperación de las del tramo por donde viajaría el tren y 41 kilómetros entre Buga y Palmira, para recuperar concretamente y eficientemente este tramo y poder tener, empezar la reactivación de esa zona a través de un tren turístico.

Así que de manera muy concreta estamos avanzando en ello, la visión original y la estructuración de la APP nos decía que debería el tren llegar hasta Tebaida y por Tebaida cruzar la cordillera Central, ahora estamos en una iniciativa con la señora Ministra y con el Viceministerio de Infraestructura, llevando por obra pública la recuperación o la visión de la recuperación hasta Caimalito, de manera que se pueda conectar la zona franca de Risaralda con la zona de Yumbo y eventualmente, cuando se pueda unir la iniciativa, perdón, la APP que viniera de Buenaventura hacia Palmira, pues ya tengamos un corredor logístico que tenga sentido. Así que sí señor, estamos avanzando en esto y con 160.000 millones en Bogotá Belencito vamos a recuperar un gran tramo y mejorar las condiciones de esta zona.

Presidente – Hernando González:

Muchas gracias, señor Presidente Francisco, anuncio que en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión de la proposición que tiene por objeto declarar satisfactoria las explicaciones entregadas por los funcionarios citados hoy a este debate, sigue abierta, anuncio que va a cerrarse, se cierra, como ¿lo aprueban y declaran satisfechas las aclaraciones hechas?

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias, señora Secretaria, le doy gracias a los funcionarios del Gobierno nacional que estuvieron

aquí, que escucharon atentamente y que ojalá las recomendaciones hechas por los Representantes y las sugerencias se lleven a cabo, siguiente punto, señora Secretaria.

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

Cuarto anuncio de los proyectos de ley de conformidad con el artículo 8º del acto legislativo número 1 del 3 de julio del 2023 del 2003.

Proyecto de Ley número 457 2024 Cámara 49 2023 Senado, título *por el medio del cual se promueve el desarrollo de alternativas tecnológicas en materia de seguridad, vigilancia privada e inspección de sustancias u objetos, se mejora el bienestar de los perros usados en estas actividades y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 09 2024 Cámara, *por medio de la cual se regula el uso de grúas u otro medio idóneo en la movilización de vehículos por parte de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 047 2024 Cámara, *por medio del cual se establecen medidas para la implementación de herramientas pedagógicas de las artes y la cultura y la en los establecimientos educativos para fortalecer las competencias y los procesos de enseñanza y aprendizaje en los estudios de los estudiantes y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 058, *por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia, mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos del Sistema de Licenciamiento Gradual.*

Proyecto de Ley número 181 de 2024, *por medio del cual se declara como patrimonio cultural y material de la nación los conocimientos, técnicas, prácticas y presentación culinaria tradicional de la garulla soachuna y se dictan otras disposiciones.*

Han sido anunciados los proyectos de ley, señor Presidente.

Presidente – Hernando González:

Gracias, señora Secretaria, sírvase leer el siguiente punto del orden del día.

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

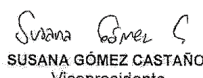
Lo que propongan los honorables Representantes.

Presidente – Hernando González:

Lea si hay proposiciones, no hay, muy bien.

Siendo las 12:51 minutos y no existiendo más puntos en el orden del día, se da por terminada la sesión de hoy, 18 de septiembre de 2024, y citaremos por Secretaría a todos. Muchas gracias.


HERNANDO GONZÁLEZ
Presidente


SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Vicepresidenta


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario


RUTH CLAUDIA SÁENZ FORERO
Subsecretaria