

REPÚBLICA DE COLOMBIA



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 1021

Bogotá, D. C., martes, 17 de junio de 2025

EDICIÓN DE 39 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

DEL HONORABLE SENADO DE LA
REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 35 DE 2025

(abril 24)

Legislatura 2024-2025

Trigésima Quinta Sesión Ordinaria

Tema: Debate de control Político Proposición número 52 de 18 de marzo de 2025, por las inconformidades y denuncias con las vías concesionadas del departamento del Meta

Siendo las diez y cincuenta y cinco de la mañana (10:55 a. m.) del día jueves veinticuatro (24) de abril de dos mil veinticinco (2025), en Bogotá, D. C., actuando como Presidente de la Sesión, la honorable Senadora *Nadia Georgette Blel Scaff*, Vicepresidente la honorable Senadora *Sor Berenice Bedoya Pérez* y como Secretario el Doctor *Praxere José Ospino Rey*. Se inició la sesión programada para la fecha con el llamado a lista.

Se dio inicio a la sesión programada para la fecha, con el siguiente orden el día:

ORDEN DEL DÍA

Jueves 24 de abril de 2025 – acta número 35

PLATAFORMA YOUTUBE:

Compartiremos transmisión en vivo de la sesión a través del Canal de la Comisión Séptima del senado mediante la plataforma de YouTube:

<https://www.youtube.com/channel/UCVnZKJeJxweHe-bgm5DEeTIA>

TRIGÉSIMA QUINTA SESIÓN
ORDINARIA - MIXTA

Legislatura 2024-2025

DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

FECHA: Jueves 24 de abril de 2025

HORA: Diez de la mañana (10:00 a. m.)

MODALIDAD: Mixto

LUGAR: Recinto comisión séptima del senado - Edificio nuevo del Congreso

Por de la honorable Mesa Directiva de esta Célula Legislativa, Senadora *Nadia Georgette Blel Scaff* - Presidenta y Senadora *Berenice Bedoya Pérez* - Vicepresidenta, el orden del día propuesto para la sesión ordinaria del día jueves 24 de abril de 2025, que aquí se convoca, según el artículo 80 del Reglamento Interno del Congreso, es el siguiente:

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Lectura del orden del día

III

Anuncio proyectos de ley para votación en primer debate

IV

Proposiciones y varios

V

Debate de Control Político, Proposición número 52 del 18 de marzo de 2025, por las inconformidades y denuncias con las vías concesionadas del departamento del Meta.

CITADOS

Ministra de Transporte: **Maria Fernanda Rojas Mantilla**

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI): **Francisco Ospina Ramírez**

CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE:

1. *Enuncie cuántos contratos de concesión se encuentran operando en el departamento del Meta.*

2. *Indique cuál es la totalidad y los nombres de los peajes que tiene cada uno de estos contratos de concesión que operan en el departamento del Meta.*

Sobre la Concesión número 004 de 2015 - Concesión Vial de los Llanos S. A. S., favor responder las siguientes preguntas:

3. *¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de Concesión número 004 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial de los Llanos S. A. S.?*

4. *¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan en la Concesión número 004 de 2015?*

5. *¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?*

6. *¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año, cada uno de los peajes que hacen parte de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 004 de 2015 y hasta la fecha.*

7. *¿Cuál es el valor proyectado a recaudar dentro del Contrato de Concesión número 004 de 2015?*

8. *¿Cuál es el porcentaje de avance de obra ejecutado en este contrato de concesión?*

9. *¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la Concesión Vial de Los Llanos a este contrato de concesión?*

10. *¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir en este contrato al momento de su suscripción?*

11. *Actualmente, ¿cuántos kilómetros de vía nueva se encuentran pactados en el contrato y cuántos ya han sido construidos?*

12. *¿Cuántos kilómetros de vías existentes se presupuestaron intervenir en este contrato de concesión al momento de su suscripción?*

13. *¿Actualmente cuántos kilómetros de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuántos han sido intervenidos?*

14. *En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuales tomaron esta decisión.*

15. *Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial de los Llanos S. A. S.*

16. *Indique que porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de adm Concesión, que porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y que otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.*

17. *Sírvase informar ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 004 de 2015?*

18. *Sírvase informar ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 004 de 2015, así como indicar cuales, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuando se realizarían las obras de mitigación?*

19. *¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?*

20. *Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión número 004 de 2015.*

21. *Solicito informe completo sobre las acciones adelantadas y por adelantar desde el Ministerio de Transporte para contribuir con la debida ejecución de las obras que hacen parte de esta concesión. Sobre la Concesión número 005 de 2015 - Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.), favor responder las siguientes preguntas:*

22. *¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de Concesión número 005 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.)?*

23. *Con base en la anterior pregunta, ¿indique cuántos de esos kilómetros serían dentro del departamento del Meta?*

24. *¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan dentro del departamento del Meta con ocasión al Contrato de Concesión número 005 de 2015?*

25. *¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?*

26. *¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año, el peaje Piripal de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 005 de 2015 y hasta la fecha.*
27. *¿Cuál es el valor proyectado a recaudar en el peaje Piripal, con ocasión del Contrato de Concesión número 005 de 2015?*
28. *¿Cuál es el porcentaje de avance de obra ejecutado dentro del departamento del Meta en este contrato de concesión?*
29. *¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir dentro del departamento del Meta en este contrato y al momento de su suscripción?*
30. *¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.)?*
31. *Actualmente, y con ocasión del contrato de Concesión número 005 de 2015, ¿cuántos 31. kilómetros de vía nueva se encuentran pactados y cuantos ya han sido construidos?*
32. *¿Cuántos kilómetros de vías existentes, dentro del departamento del Meta, se presupuestaron intervenir inicialmente en este contrato de concesión?*
33. *Actualmente, dentro del departamento del Meta, ¿cuántos kilómetros de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuántos han sido intervenidos?*
34. *En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuales tomaron esta decisión. Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.).*
35. *Indique que porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de administración de la Concesión, que porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y que otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.*
36. *Sírvase informar ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 005 de 2015?*
37. *Sírvase informar ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 005 de 2015, así como indicar cuales, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuando se realizarían las obras de mitigación?*
38. *¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?*
39. *Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión número 005 de 2015 y qué cantidad le ha correspondido al departamento del Meta.*
40. *Solicito informe completo sobre las acciones adelantadas y por adelantar desde el Ministerio de Transporte para contribuir con la debida ejecución de las obras que hacen parte de esta concesión.*
41. *Sobre Concesión número 010 de 2015 - Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.), favor responder las siguientes preguntas:*
42. *¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de Concesión número 010 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.)?*
43. *Con base a la anterior pregunta, ¿indique cuántos de esos kilómetros serían dentro del departamento del Meta?*
44. *¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan dentro del departamento del Meta con ocasión al Contrato de Concesión número 010 de 2015?*
45. *¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?*
46. *¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año los peajes Puente Amarillo y Veracruz de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 010 de 2015 y hasta fecha.*
47. *¿Cuál es el valor proyectado a recaudar en los peajes Puente Amarillo y Veracruz, con ocasión del Contrato de Concesión número 010 de 2015?*
48. *¿Cuál es porcentaje de avance de obra ejecutado dentro del departamento del Meta en este contrato de concesión?*
49. *¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir dentro del departamento del Meta en este contrato y al momento de su suscripción?*
50. *¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la concesión? ¿Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.)?*
51. *Actualmente, y con ocasión del contrato de Concesión número 010 de 2015, ¿cuántos*

kilómetros de vía nueva se encuentran pactados y cuantos ya han sido construidos?

52. *¿Cuántos kilómetros de vías existentes, dentro del departamento del Meta, se presupuestaron intervenir inicialmente en este contrato de concesión?*
53. *Actualmente, dentro del departamento del Meta, ¿cuántos kilómetros de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuántos han sido intervenidos? En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuales tomaron esta decisión.*
54. *Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.).*
55. *Indique qué porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de administración de la concesión, qué porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y qué otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.*
56. *Sírvase informar, ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 010 de 2015?*
57. *Sírvase informar, ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 010 de 2015, así como indicar cuáles, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuándo se realizarían las obras de mitigación?*
58. *¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?*
59. *Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión número 010 de 2015, y qué cantidad le ha correspondido al departamento del Meta.*
60. *Solicito informe completo sobre las acciones adelantadas y por adelantar desde el Ministerio de Transporte para contribuir con la debida ejecución de las obras que hacen parte de esta concesión.*

**AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA (ANI):**

Sobre la Concesión número 004 de 2015 - Concesión Vial de los Llanos S. A. S., favor responder las siguientes preguntas:

1. *¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de*

Concesión número 004 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial de los Llanos S. A. S.?

2. *¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan en la Concesión número 004 de 2015?*
3. *¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?*
4. *¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año, cada uno de los peajes que hacen parte de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 004 de 2015 y hasta la fecha.*
5. *¿Cuál es el valor proyectado a recaudar dentro del Contrato de Concesión número 004 de 2015?*
6. *¿Cuál es el porcentaje de avance de obra ejecutado en este contrato de concesión?*
7. *¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la Concesión Vial de Los Llanos a este contrato de concesión?*
8. *¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir en este contrato al momento de su suscripción?*
9. *Actualmente, ¿cuántos kilómetros de vía nueva se encuentran pactados en el contrato y cuántos ya han sido construidos?*
10. *¿Cuántos kilómetros de vías existentes se presupuestaron intervenir en este contrato de concesión al momento de su suscripción?*
11. *¿Actualmente cuántos kilómetros de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuántos han sido intervenidos? En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuales tomaron esta decisión.*
12. *Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial de los Llanos S. A. S.*
13. *Indique qué porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de 14 administraciones de la concesión, qué porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y qué otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.*
14. *Sírvase informar, ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 004 de 2015?*
15. *Sírvase informar, ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 004 de*

- 2015, así como indicar cuáles, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuándo se realizarían las obras de mitigación?
16. ¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?
 17. Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión número 004 de 2015.
 18. Como entidad contratante, indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que le ha realizado a la Concesión Vial de los Llanos S. A. S. con ocasión a los presuntos incumplimientos al contrato de Concesión número 004 de 2015.
 19. Manifieste qué mecanismos de participación ciudadana ha implementado para que la comunidad del departamento del Meta pueda incidir en las decisiones que se tomen en esta concesión vial
 20. Indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que como contratante le ha realizado a la Concesión Vial de los Llanos S. A. S. con ocasión de las denuncias que han recibido por parte de la ciudadanía.
 21. Indique cuántas auditorías (internas y/o externas) se han realizado a este contrato de concesión vial.
 22. De conformidad con la situación actual que se vive en las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 004 de 2015, informen qué plan tienen para que no se afecten las actuales condiciones contractuales.
- Sobre la Concesión número 005 de 2015 - Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.), favor de responder las siguientes preguntas:
23. ¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de Concesión número 005 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.)?
 24. ¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan en la Concesión número 005 de 2015?
 25. ¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?
 26. ¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año, el peaje Piripal de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 005 de 2015 y hasta fecha.
 27. ¿Cuál es el valor proyectado a recaudar en el peaje Piripal, con ocasión del Contrato de Concesión número 005 de 2015?
 28. ¿Cuál es el porcentaje de avance de obra ejecutado dentro del departamento del Meta en este contrato de concesión? ¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir dentro del departamento del Meta en este contrato y al momento de su suscripción?
 29. ¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.)?
 30. Actualmente, y con ocasión del contrato de Concesión número 005 de 2015, ¿cuántos kilómetros de vía nueva se encuentran pactados y cuántos ya han sido construidos?
 31. ¿Cuántos kilómetros de vías existentes, dentro del departamento del Meta, se presupuestaron inicialmente para intervenir en este contrato de concesión?
 32. Actualmente, dentro del departamento del Meta, ¿cuántos kilómetros de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuántos han sido intervenidos?
 33. En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuales tomaron esta decisión.
 34. Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.).
 35. Indique qué porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de administración de la concesión, qué porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y que otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.
 36. Sírvase informar, ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 005 de 2015?
 37. Sírvase informar, ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 005 de 2015, así como indicar cuáles, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuándo se realizarían las obras de mitigación?
 38. ¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?
 39. Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión

- número 005 de 2015 y qué cantidad le ha correspondido al departamento del Meta.
40. Como entidad contratante, indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que le ha realizado a la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.) c... con ocasión a los presuntos incumplimientos al contrato de Concesión número 005 de 2015.
41. Indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que como contratante le ha realizado a la Concesión Vial Andina (Coviandina S. A. S.) con ocasión de las denuncias que han recibido por parte de la ciudadanía.
42. Manifieste qué mecanismos de participación ciudadana ha implementado para que la comunidad del departamento del Meta pueda incidir en las decisiones que se tomen en esta concesión vial.
43. Indique cuántas auditorías (internas y/o externas) se han realizado a este contrato de concesión vial.
44. De conformidad con la situación actual que se vive en las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 005 de 2015, informen qué plan tienen para que no se afecten las actuales condiciones contractuales.
- Sobre la Concesión número 010 de 2015 - Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.), favor responder las siguientes preguntas:
45. ¿Cuál es el objeto contractual, indicando la cantidad de kilómetros, que se estableció al momento de suscribirse el Contrato de Concesión número 010 de 2015 entre la ANI y la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.)? ¿Cuál es el costo presupuestado para realizar la totalidad de las obras que se desarrollan en la Concesión número 010 de 2015?
46. ¿Cuál es la totalidad del valor recaudado en esta concesión desde que fue suscrito este contrato hasta el día 28 de febrero de 2025?
47. ¿Cuál es el valor que ha recaudado, año por año, los peajes Puente Amarillo y Veracruz de esta concesión vial? El cálculo debe realizarse desde el día de suscripción del Contrato de Concesión número 010 de 2015 y hasta la fecha.
48. ¿Cuál es el valor proyectado a recaudar en los peajes Puente Amarillo y Veracruz, con ocasión del Contrato de Concesión número 010 de 2015?
49. ¿Cuál es el porcentaje de avance de obra ejecutado dentro del departamento del Meta en este contrato de concesión?
50. ¿Cuántos kilómetros de vía nueva se pactaron construir dentro del departamento del Meta en este contrato y al momento de su suscripción?
51. ¿Cuántos otrosíes o modificaciones al contrato inicial se han realizado con la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.)?
52. Actualmente, y con ocasión del contrato de Concesión número 010 de 2015, ¿cuántos kilómetros de vía nueva se encuentran pactados y cuántos ya han sido construidos?
53. ¿Cuántos kilómetros de vías existentes, dentro del departamento del Meta, se presupuestaron inicialmente para intervenir en este contrato de concesión?
54. ¿Actualmente, dentro del departamento del Meta, cuantos Kilómetros 57. de vías existentes se encuentran pactados para intervenir en este contrato y hasta la fecha cuantos han sido intervenidos?
55. En caso de existir una disminución del objeto contractual, indique las razones por las cuáles tomaron esta decisión.
56. Indique cada una de las razones por las cuales se han hecho modificaciones al contrato que inicialmente se suscribió entre la ANI y la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.).
57. Indique qué porcentaje, del 100% recaudado, está dirigido a costos de administración de la concesión, qué porcentaje está dirigido a la construcción de nuevas vías y qué otro porcentaje está dirigido al mantenimiento de las vías que ya existían.
58. Sírvase informar, ¿cuántos requerimientos han recibido de la comunidad por afectaciones con ocasión del estado de las vías que se encuentran bajo la Concesión número 010 de 2015?
59. Sírvase informar, ¿cuál es el estado actual de las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 010 de 2015, así como indicar cuáles, y cuántos son sus puntos críticos, de qué manera serán atendidos y cuándo se realizarían las obras de mitigación?
60. ¿Qué medidas se han adoptado para garantizar el tránsito peatonal en las vías que hacen parte de esta concesión?
61. Indique la cantidad de dinero que la concesionaria ha invertido en obras sociales que se encuentren dentro de la zona de influencia de este contrato de Concesión número 010 de 2015 y qué cantidad le ha correspondido al departamento del Meta.
62. Como entidad contratante, indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que le ha realizado a la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.) con ocasión a

los presuntos incumplimientos al contrato de Concesión número 010 de 2015.

63. *¿Manifieste que mecanismos de participación ciudadana ha implementado para que la comunidad del departamento del Meta pueda incidir en las decisiones que se tomen en esta concesión vial?*
64. *Indique cuántos y cuáles han sido los requerimientos que como contratante le ha realizado a la Concesión Vial del Oriente S. A. S. (Covioriente S. A. S.) con ocasión de las denuncias que han recibido por parte de la ciudadanía.*
65. *Indique cuántas auditorías (internas y/o externas) se han realizado a este contrato de concesión vial.*
66. *De conformidad con la situación actual que se vive en las vías que se encuentran dentro del Contrato de Concesión número 010 de 2015, informen que plan tienen para que no se afecten las actuales condiciones contractuales.*

La Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado, altamente agradecerá la puntual asistencia, para efectos de evacuar las temáticas contempladas en el presente orden del día.

La Presidenta,

Nadia Georgette Blel Scaff.

La Vicepresidenta,

Berenice Bedoya Pérez.

El Secretario General,

Praxere José Ospino Rey.

Esta sesión contó con la asistencia de los siguientes honorables Senadores y honorables Senadoras, así:

Ana Paola Agudelo García, virtual;
Wilson Neber Arias Castillo, virtual;
Josué Alirio Barrera Rodríguez, virtual;
Sor Berenice Bedoya Pérez, virtual;
Nadia Georgette Blel Scaff, virtual;
Fabián Díaz Plata, presencial;
Miguel Ángel Pinto Hernández, virtual;
Beatriz Lorena Ríos Cuéllar, virtual.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Senadores y honorables Senadoras, así:

Esperanza Andrade Serrano, virtual;
Norma Hurtado Sánchez, virtual;
Martha Isabel Peralta Epieyú, virtual y posteriormente presencial.

Los honorables Senadores:

Honorio Miguel Henríquez Pinedo;
Ómar de Jesús Restrepo Correa
Ferney Silva Idrobo

Quienes no pudieron asistir a la sesión presentaron excusas, las cuales fueron enviadas oportunamente a la Comisión de Acreditación Documental, para lo de su competencia. Se adjuntan las respectivas excusas al final de la presente Acta número 35.

La secretaría informó a la señora Presidenta que la sesión se inició con quórum decisorio.

A continuación, de manera textual, conforme a la transcripción del audio grabado durante la sesión, se describen los hechos y las intervenciones de todos los intervinientes durante el desarrollo de la presente sesión, Legislatura 2024-2025, de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, así:

Presidenta, honorable Senadora Nadia Georgette Blel Scaff:

Buen día, Secre, aquí estoy conectada.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Buenos días, Presidenta.

Honorable Senador Miguel Ángel Pinto Hernández:

Miguel Ángel Pinto, presente.

Honorable Senadora Beatriz Lorena Ríos Cuéllar:

Lorena Ríos, presente también, señor Secretario.

Honorable Senador Miguel Ángel Pinto Hernández:

Señor Secretario, ¿nos escuchó?

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Se escuchan un poquito bajito las intervenciones de Zoom, Presidenta.

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Señor Secretario Ana Paola, presente.

Honorable Senador Miguel Ángel Pinto Hernández:

Miguel Ángel Pinto y Lorena Ríos presente, fue lo que estábamos diciendo señor Secretario.

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Creo, que no nos escuchan en la sesión.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora, sí la escuchamos.

Vicepresidenta, honorable Senadora Sor Berenice Bedoya Pérez:

Pero es que el Secretario todavía no ha llamado a lista.

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Muchas gracias.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Gracias, Senadora Berenice y Senadora Ana Paola. Con los buenos días para todos, por favor me dan la señal de cabina que vamos a hacer la

grabación, transmisión y la instalación de la sesión convocada para el día de hoy en el Debate de Control Político en cabeza de nuestra Presidenta la Senadora Nadia Blel.

Presidenta, honorable Senadora Nadia Georgette Blel Scaff:

Un saludo muy especial para todos, especialmente a nuestro senador citante, el Senador Fabián Díaz, al Secretario General y a todas las personas que hoy nos están acompañando en este importante Debate de Control Político. Querido Senador Fabián, como usted está presente en el Recinto, le voy a otorgar la dirección de este importante Debate de Control Político. Un tema que para usted es muy importante y que le preocupa es que sobre todo tiene bastante incidencia el departamento del Meta.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Gracias, Presidenta, Secretario, por favor, nos confirma los funcionarios que están presentes en el recinto para el desarrollo del debate.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Claro que sí, señor Presidente. Con los buenos días, se dio inicio a las diez y cincuenta y cinco (10:55 a. m.) de la mañana.

Se encuentra presente la delegada de la Agencia Nacional de Infraestructura, la gerente de proyecto, la doctora Luz Ángela Sierra Oliveros, y estamos esperando que se presente la Viceministra de Transporte que fue delegada por la Ministra de Transporte.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Secretario llamado a lista y verificación de la asistencia para iniciar el desarrollo del debate de la comisión.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Ana Paola Agudelo, Senadora.

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Ana Paola, presente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Esperanza Andrade

Senador Wilson Arias

Honorable Senador Wilson Neber Arias Castillo:

Con mi saludo a todas y todos, Wilson Arias presente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Alirio Barrera

Senadora Berenice Bedoya

Vicepresidenta, honorable Senadora Sor Berenice Bedoya Pérez:

Buenos días para todos y todas. Berenice Bedoya, presente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Alirio, lo vimos ahí conectado; por favor, nos da el saludo y la contestación al llamado a lista.

Senadora Nadia Blel

Presidenta, honorable Senadora Nadia Georgette Blel Scaff:

Presente, Secretario, Nadia Blel.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Fabián Díaz

Honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Presente, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Honorio Henríquez, presentó excusa.

Senadora Norma Hurtado

Senadora Martha Peralta

Senador Miguel Ángel Pinto

Honorable Senador Miguel Ángel Pinto Hernández:

Muy buenos días para todos, Miguel Ángel Pinto, presente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Ómar Restrepo presentó excusa.

Senadora Lorena Ríos

Honorable Senadora Beatriz Lorena Ríos Cuéllar:

Muy buenos días para todos, Lorena Ríos, presente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Ferney Silva, que viene con una calamidad de salud.

Señor Presidente de esta Sesión Debate de Control Político, le informo que tenemos un quórum deliberatorio de siete (7) Senadores.

Honorable Senador Josué Alirio Barrera Rodríguez:

Alirio Barrera, presente, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Confirmamos que, con la contestación del llamado a lista del Senador Alirio, consolidamos un quórum decisorio con ocho (8) senadores.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Siguiente punto en el orden del día.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Lectura del orden del día.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Lectura del orden del día

III

Anuncio de proyectos

IV

Proposiciones y varios

V

Debate de Control Político

Se informa que, previamente, conforme a las ritualidades de la Ley 5ª, fueron citados a este Debate de Control Político la señora Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, y el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. Nos llegó una Delegación por parte de la señora Ministra de Transporte, en cabeza de su viceministra que aún no se presenta en el recinto.

Y por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura nos llegó una delegación del señor Óscar Torres, que es el actual Presidente en cabeza de la señora Luz Ángela Sierra, gerente de proyectos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

¿Qué excusa presentaron, Secretario, y cuándo las presentaron los citados?

Primero aprobamos el orden del día; por lo tanto, no me lea más oficios porque me confunde. Vamos a aprobar entonces el orden del día; lo sometemos a consideración. ¿Aprueba la Comisión?

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Si aprueba la comisión el orden del día, para los que se encuentran en plataforma Zoom, si no aprueban decirlo a viva voz y si no lo manifiestan a viva voz, se entiende aprobado, se entiende concedido el voto favorablemente. ¿Aprueba el orden del día la Comisión Séptima? Verifiquemos, por favor, desde la Secretaría el Zoom para efectos de dejar el registro de los senadores que están presentes y también del sentido de su votación en caso de que sea negativo. Ha sido aprobado el orden del día.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Siguiente punto en el orden del día.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Anuncio de proyectos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Anuncie, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Primer Proyecto de Ley, Proyecto de Ley número 01 de 2024 Senado, *por medio de la cual se dictan los lineamientos en la prestación del servicio de salud en menores de 18 años frente a los tratamientos de reasignación de género, el uso de bloqueadores de pubertad, tratamiento hormonal cruzado y cirugía de afirmación de género y se dictan otras disposiciones. ¡CON LOS NIÑOS NO TE METAS!*

Proyecto de Ley número 215 de 2024 Senado, *por medio del cual se facilita el cobro de los subsidios a los beneficiarios del programa – Colombia Mayor o el programa que haga sus veces Colombia Mayor sin barreras.*

Proyecto de Ley número 133 de 2024 Senado, *por la cual se promueve la equidad laboral y salarial entre hombres y mujeres en Colombia, se modifica la Ley 1496 de 2011 y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 210 de 2024 Senado, 204 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se establecen medidas para dignificar a los cuidadores de personas con discapacidad, y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 24 de 2024 Senado, *por medio de la cual se expide el código deontológico de la profesión de enfermería, se deroga la Ley 911 de 2004 y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 258 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen medidas en favor de los contratistas del estado, se fortalece la continua y eficiente prestación de los servicios públicos, se prohíbe la fragmentación de contratos de prestación de servicios y de apoyo a la gestión, y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 58 de 2024 Senado, *por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 97 de 2024 Senado, *por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el Territorio Nacional.*

Proyecto de Ley número 23 de 2024 Senado, *por medio del cual se otorga la licencia remunerada de dos días al trabajador por la muerte de su animal doméstico de compañía, de soporte emocional o de aquellos que cumplen la función de asistencia o servicio y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 187 de 2024 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la profesión de paramédico y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 124 de 2024 Senado, *por medio del cual se establecen medidas para la garantía de las condiciones dignas y el goce efectivo de los derechos menstruales y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 307 de 2024 Senado, *por medio del cual se establece la educación sobre autoexamen, prevención y cuidado de las mamas*

en todas las instituciones educativas del país, y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 148 de 2024 Senado, *por el cual se modifican los artículos 57 y 58 del código sustantivo del trabajo, se crea la licencia por muerte y calamidad doméstica de animales domésticos, de asistencia y/o soporte emocional y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 301 de 2024 Senado, 197 de 2023 Cámara, *por el cual se promueve la generación de trabajos y empleos verdes en los sectores público, privado y popular; y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 204 de 2024 Senado, *por la cual se implementa un sistema nacional de prevención del consumo de spa y estrategias para incentivar la cero tolerancia al consumo inicial en niños, niñas y adolescentes, el aumento de la cobertura de la oferta de servicios para la atención integral con calidad de las personas con consumos iniciales o problemáticos y de trastorno por uso de sustancias psicoactivas y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 130 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la generación de empleo en la población juvenil.*

Proyecto de Ley número 263 de 2024 Senado, 128 de 2023 Cámara, *por el cual se crea el sistema nacional para la garantía progresiva del derecho humano a la alimentación, se reestructura la comisión intersectorial de seguridad alimentaria y nutricional y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 302 de 2024 Senado, *por medio del cual se reglamenta parcialmente y se dignifica la práctica de año rural (Servicio Rural Obligatorio (SSO)) en Colombia para las profesiones de Medicina, Enfermería, Bacteriología, Odontología, Fisioterapia, Nutrición y Dietética, Fonoaudiología, Optometría, Terapia Ocupacional, Terapia Respiratoria, Química Farmacéutica, Instrumentación Quirúrgica, y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 332 de 2024 Senado, *por medio del cual se promueve la vacunación gratuita del personal de salud en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 313 de 2024 Senado, *por la cual se adopta una estrategia para propiciar ambientes escolares alimentarios saludables en las modalidades de atención integral a la primera infancia e instituciones educativas de los niveles de preescolar, básica y media, en las instituciones que atienden a los adolescentes en el sistema de responsabilidad penal y en las instituciones que atienden a niños, niñas y adolescentes en el proceso administrativo de restablecimiento de derechos, se modifica la Ley 1801 de 2016 y la Ley 1355 de 2009 y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 345 de 2024 Senado, 056 de 2024 Cámara, *por la cual se prohíbe la disminución de los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal del orden nacional, y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 219 de 2024 Senado, *por la cual se reforma la legislación en materia de deporte, actividad física, recreación y educación física (Dafref) y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 112 de 2024 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 909 de 2004, el decreto único reglamentario del Sector Educación 1075 de 2015, el Decreto número 1278 de 2022 y se adicionan mecanismos para garantizar el respeto a los derechos de los trabajadores y educadores oficiales nombrados en provisionalidad y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 306 de 2024 Senado, *por la cual se establecen medidas de salud pública para proteger de manera especial a la niñez y la adolescencia, promover una alimentación saludable, combatir la malnutrición y prevenir las enfermedades no transmisibles.*

Proyecto de Ley número 356 de 2024 Senado, 225 de 2023 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 1566 del 2012, se dan lineamientos para una política de reducción de riesgos y daños para personas que consumen sustancias psicoactivas y se dictan otras disposiciones.*

Han sido anunciados los proyectos de ley que serán debatidos en la próxima sesión que se debatan proyectos de ley.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Siguiente punto en el orden del día.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

El siguiente punto es proposiciones y varios. Señor Presidente, no tenemos radicadas proposiciones en la Secretaría.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Siguiente punto en el orden del día.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Debate de Control Político según la proposición del 18 de marzo de 2025, por las inconformidades y denuncias con las vías concesionadas en el departamento del Meta, citados la señora Ministra de Transporte, el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Secretario, leamos, por favor, las excusas que se presentaron y el tiempo en el cual fueron radicadas de los citados a este debate.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Claro que sí, señor Presidente, voy a pedir el favor al equipo de Secretaría que me confirme con

exactitud el día y la hora en que llegaron las dos excusas. Mientras tanto, señor Presidente, con su venia voy a dar lecturas a las mismas.

La primera es: Asunto, excusa y designación: Debate de Control Político, Proposición número 52. Debo excusarme por no asistir al Debate de Control Político referente a la Proposición número 52 sobre las inconformidades y denuncias con las vías concesionadas del departamento del Meta, programado para el jueves 24 de abril de 2025 a las diez (10:00 a. m.), ya que debo atender compromisos previamente adquiridos. Reconozco la importancia de dicha citación y, por tanto, designo a la Vicepresidenta de Infraestructura, Liliana, y a la Viceministra de Infraestructura, Liliana María Ospina Arias, para que atiendan el mencionado debate en representación de la cartera ministerial. Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas Mantilla.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Importante Secretario, cuándo se envió la citación y cuándo envió la excusa. Siguiendo excusa presentada.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Si señor Presidente, por favor el equipo de Secretaría me confirma el día exacto en que se envió la citación o convocatoria al Debate de Control Político en desarrollo.

Segunda excusa presentada por el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, de fecha 23 de abril de 2025. Teniendo en cuenta la citación para Debate de Control Político sobre la Proposición número 52, respetuosamente presento excusa por no poder acompañar dicho evento debido al cumplimiento de labores previamente establecidas. Sin embargo, dada la importancia del tema a desarrollar y de acuerdo con el artículo 208 de la Constitución Política, me permito informar que en representación de la entidad asistirá la Gerente del Proyecto Nidia Luz Ángela Sierra Oliveros, junto a los Ingenieros Luis Alexander Garzón Hernández, Alejandro Montejo Piratoba y Jorge Hernán Giraldo Escobar, atenderán la citación y resolverán las inquietudes que puedan surgir en el desarrollo de dicho evento en el marco de la competencia de la entidad. Presidente Óscar Javier Torres Yarzagaray.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Esa sí tiene fecha del 23, es decir el día de ayer, nuevamente yo quiero hacer un llamado a la Comisión Séptima de Senado, porque no es esto nuevo lo que nos termina aconteciendo en torno a los desarrollos de los Debates de Control Político, ya habíamos hecho nosotros un debate previo en la vía Curos Málaga en el mismo sentir. Con respecto a unas problemáticas que teníamos en las vías y nuevamente los funcionarios piensan, y perdónenme la expresión que esto es mamando gallo, y resulta que no es así.

Por favor, Secretario, léame el artículo que establece las consecuencias que se tienen en torno a la no asistencia y vamos a someter a consideración y extendiendo la invitación a los compañeros a que nos acompañen negando estas excusas, solicitando y exhortando a la Procuraduría que establezca, si es verdad que estaban tan ocupados que no pudieron asistir al desarrollo de este debate, que es una Célula Legislativa, una Comisión Constitucional y que cuando se hace una citación a un Debate de Control Político deben asistir. Con qué tiempo se les avisó y con qué tiempo respondieron, porque según veo la ANI habría enviado la excusa el día de ayer y la ministra hace 2 días, el 22 de abril. Entonces necesitamos, por favor, que nos dé claridad en la Ley 5ª y vamos a someter a consideración las excusas por parte de los funcionarios.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Claro que sí, señor Presidente, le confirmo que la citación, perdón, que la excusa que presentó la Ministra de Transporte tiene fecha del 9 de abril de 2025. La fecha de la carta tiene fecha del 9 de abril de 2025 y la fecha de recibido ya lo vamos a verificar en la Secretaría; la ANI tiene fecha 23 de abril de 2025, o sea, el día de ayer, y la del Ministerio de Transporte está fechada 9 de abril de 2025, el oficio que se radicó en la Secretaría, que puede coincidir con el recibido acá, o ya verifico la fecha exacta.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Mientras vamos a someter a consideración la excusa de la ANI, por favor Secretario leamos para ver si de una vez las dos.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Presidente, la excusa presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura llegó el día 22 de abril de 2025.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Entonces, ¿por qué nos dice 9? O sea, porque la información que yo tenía...

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Y la que llegó el 9 de abril o la que tiene fecha 9 de abril es la del Ministerio de Transporte.

Con su solicitud, el artículo 250 de la Ley 5ª establece que, citado un ministro solo dejará concurrir si media excusa aceptada previamente por la respectiva Cámara; de actuarse de otra manera, podrá proponerse moción de censura.

Asimismo, el artículo Constitucional establece que la Delegación de Control Político solo podrá hacerse a través del señor viceministro si la comisión previamente lo acepta.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Secretario, para claridad, porque me informan que al correo que está, o sea, la carta dice 9, pero al correo de la comisión llegó el 22 de abril del Ministerio de Transporte a las cuatro (04:00 p. m.) de la tarde, para que por favor tengamos nosotros claridad.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Señor Presidente, sí efectivamente tengo la excusa fechada con 9 de abril, pero que llegó vía correo electrónico desde el correo del señor jdgarzón@minansporte.gov.co al correo de nuestra comisión, comisión.septima@senado.gov.co, el día 22 de abril de 2025 a las 16:20.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

De acuerdo, así ya tenemos nosotros más claridad, es decir, un día antes y dos días antes del desarrollo del debate terminan enviando estas excusas, las cuales a mi consideración –y vamos a someterlo, por supuesto, en la comisión– no son excusas que realmente podamos nosotros aceptar, por los tiempos, por la importancia del debate, por el respeto a esta comisión. Entonces, Secretario, vamos a someter a consideración, según lo establece la Ley 5ª las excusas presentadas por los funcionarios.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Sí, señor Presidente. Entonces, necesito que, por favor, desde cabina verifiquen los senadores que se encuentran conectados en plataforma, para efecto de tomar el voto de las excusas leídas con la claridad de las fechas recibidas, que fueron 22 de abril para el Viceministerio de Transporte y 23 de abril para la Agencia Nacional de Infraestructura, delegaciones en cabeza de la viceministra que no se encuentra presente. Ya llegó la señora viceministra. Bienvenida señora viceministra, ya registramos su asistencia y en cabeza de la gerente de proyecto, la doctora Luz Ángela.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Otra, otra, otra perlita, no, la excusa del ANI no llegó por el correo institucional, llegó por *WhatsApp*, o sea, la verdad me da mucha pena, pero es que eso no tiene ni siquiera presentación, ni siquiera presentación. Entonces invitamos y le pedimos a la Comisión Séptima, compañeros senadores, votar de forma negativa, por supuesto, a su consideración estas excusas que la verdad no tienen ningún tipo de presentación, ni respeto a una comisión como es la Comisión Séptima y a la obligación desde la Ley 5ª de asistir a las citaciones que se les han encomendado en torno a los Debates de Control Político, porque repito, esto no es un tema menor y es algo que ya lo habíamos recalado en el desarrollo de la audiencia que se llevó a cabo en Villavicencio. Donde, con todo el respeto a los funcionarios que delegaron, no tenían poder de decisión y fueron sencillamente a ser espectadores a traer, ni llevan las razones porque lo que vimos nosotros, la verdad, fue un total desprecio por las opiniones de las comunidades y es por ello que en el desarrollo de esa audiencia decidimos elevar ese espacio a un Debate de Control Político, para que de esta forma estuvieran quienes toman decisiones, escucharán justamente a las comunidades y de esa forma se pudieran tomar acciones correctivas de mejora con respecto a las problemáticas que se le

vienen aquejando, que es una problemática que no solamente vemos que vive Meta, sino el país, pero en este caso puntual estamos abordando la problemática en el Meta.

Secretario, vamos, entonces, a someter a consideración las excusas para de esta forma continuar con el desarrollo del debate. Secretario, llamado a lista para conocer la intención de voto de los senadores con respecto a las excusas presentadas por los funcionarios.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Claro que sí, señor Presidente. Entonces, agradecemos a los equipos de UTL de los Senadores y Senadoras que se encuentran conectados vía plataforma Zoom informarles que estamos en la votación o estar atentos para efectos de las votaciones, conexiones y demás. Estamos en la votación de las excusas leídas.

Senadora Ana Paola Agudelo

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Señor Secretario, gracias.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

¿Cómo vota la excusa, Senadora?

Honorable Senadora Ana Paola Agudelo García:

Voto, NO, señor Secretario, voto NO.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Esperanza Andrade

Senador Wilson Arias

Honorable Senador Wilson Neber Arias Castillo:

Voto, NO, lamentablemente me había salido del sistema, pero voto, NO, para que se escuche claramente.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Registrado, Senador.

Senador Alirio Barrera

Honorable Senador Josué Alirio Barrera Rodríguez:

Voto NO, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Berenice Bedoya

Vicepresidenta, honorable Senadora Sor Berenice Bedoya Pérez:

Voto NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Nadia Blel

Honorable Senadora Nadia Georgette Blel Scaff:

Voto NO, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Fabián Díaz

Honorable Senador Fabián Díaz Plata:

NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Norma Hurtado.

Honorable Senadora Norma Hurtado Sánchez:

Voto NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Martha Peralta.

Honorable Senadora Martha Isabel Peralta Epieyú:

Voto NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senador Miguel Ángel Pinto.

Honorable Senador Miguel Ángel Pinto Hernández:

Miguel Ángel Pinto, vota NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Lorena Ríos.

Honorable Senadora Beatriz Lorena Ríos Cuéllar:

Voto NO, señor Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Senadora Esperanza, buenos días. La estábamos escuchando; estamos en la sesión de votación de las excusas. ¿Usted nos puede informar cómo vota las excusas? El senador proponente de la votación manifestó, solicitó votar NO. Bueno, la senadora de Esperanza aún no tiene la conexión adecuada.

Señor Presidente, quiero informarle que la votación que se escuchó a viva voz y que el Secretario pudo certificar y constatar a cada uno de los Senadores que votaron es de diez (10) votos por la no aceptación de las excusas; luego las excusas de la Ministra del Transporte y el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura han sido negadas por la Comisión Séptima del Senado.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Gracias, Secretario. Importante enviar copia a la Procuraduría que se sumaría a las otras que ya habíamos nosotros solicitado para que se extendiera a la Procuraduría y de esa forma entrar a evaluar esas excusas que nos presentan uno o dos días antes del desarrollo de un Debate de Control Político de la Rama Legislativa de la Comisión Constitucional Séptima del Congreso de la República. O sea, no estamos nosotros aquí reunidos un par de amigos, invitamos, no venga, no, no puedo venir, no, no pasa nada, no, esto es un tema serio, esto tiene unas consecuencias y que se sume también esa solicitud a la Procuraduría para que evalúe si, cuál era la agenda que tenía, con que los tiempos que se avisaron que no asistieron los funcionarios a esta citación, que no era una invitación, no era ay venga, no, es una citación y por ende la Ley 5ª nos establece y nos obliga también a nosotros, pues, a cumplir.

En torno a ello, pues vamos de igual forma a adelantar el desarrollo del debate, agradeciendo, por supuesto, pues también a las delegaciones. Quiero que por favor entiendan que no, es por supuesto, en ningún momento en contra de ustedes. Las citaciones estaban a las cabezas; entendemos también que ustedes tienen también esa capacidad de decidir y lo que nosotros esperamos en torno a

este desarrollo del debate es también, por supuesto, esos compromisos y esas decisiones que se puedan adelantar.

Secretario, vamos entonces a dar inicio al desarrollo del debate; vamos a hacer una introducción inicial. Yo le quisiera pedir aquí, nos acompaña, por supuesto, el Representante Parrado, con quien también adelantamos este desarrollo de Debate de Control Político, con quien desarrollamos esa Audiencia Pública inicial en Villavicencio. Donde terminamos nosotros evidenciando lo que las comunidades, pues, han venido luchando, lo que han venido sufriendo, lo que han venido padeciendo y también con tristeza vimos como los funcionarios simplemente dijeron: “Ah, bueno”, esa fue literal realmente la respuesta y, en síntesis, en este espacio esperamos que la respuesta no sea ella y que podamos nosotros avanzar en soluciones pertinentes a clamores de la comunidad. En ese sentir vamos a dar inicio, Secretario, antes de pronto representante, compañeros de hablar nosotros.

Yo quisiera, que sean primero las voces de las comunidades que inicialmente nos convocaron en torno a esas luchas, las que inicien el espacio del debate, que inicien con las problemáticas que le aquejan, porque nosotros al final de cuentas somos unos receptores de esas voces, que buscamos; por supuesto, que estas sean escuchadas. Y este es el escenario donde ese puente se diluye y son ustedes los que van a tener esa posibilidad, esa palabra para ser escuchados, en este escenario que es el más alto que se tiene por parte del Congreso de la República, que es el Debate de Control Político. A ustedes les expreso las excusas porque en la Rama Legislativa, en nuestro estado colombiano, se deberían respetar, por supuesto, las leyes y estos mecanismos de control; pero hoy vemos que los funcionarios citados, cabezas, pues no asisten y esto termina también generando ese rencor, resentimiento, esa queja que se tiene por parte de la ciudadanía con el mismo Congreso, con el mismo Estado, debido a que no les atienden, no les escuchan y en estos escenarios, que serían los escenarios con más poder de convocatoria, de decisión, no terminan ni siquiera los funcionarios, pues respetando esos llamados que no son llamados, son citaciones.

Así que, Secretario, vamos a declarar sesión informal y vamos a otorgar el uso de la palabra, por supuesto, a unos delegados que van en síntesis a poder interpretar lo que en esa audiencia escuchamos, que fueron más de 30 personas que intervinieron ese día, pero pues en este caso vamos a hacer una representación mucho más pequeña en torno al desarrollo del debate y tengan presente que, pues, no solamente los escucha la Comisión, sino también, por supuesto, el país. Pero antes, Secretario, de declarar la sesión informal, vamos a darle el uso de la palabra, por supuesto, al Representante Parrado, quien también hace parte de los convocantes de este espacio, de los precursores también de estos escenarios, y posterior también, pues, al Senador

Alirio, que nos acompañó también en ese espacio de Audiencia.

Honorable Representante Gabriel Ernesto Parrado Durán:

Gracias, Presidente. Primero que todo, darle un saludo al constituyente mayor, al pueblo, a las comunidades del departamento del Meta que hoy se encuentran prácticamente secuestradas por la dinámica y la política equivocada de los peajes en Colombia, una política que inicia en un proceso de privatización del Estado y que ha venido afectando notablemente la dinámica integral de los habitantes. No solamente del departamento del Meta, sino de Colombia, agradecerles a quienes están acá, a quienes han, se han desplazado desde sus territorios para llegar al poder Legislativo y apoyarse en el poder Legislativo; para que el poder Ejecutivo escuche y también tome decisiones que nos lleven a conclusiones y a soluciones que beneficien a las partes, especialmente a las comunidades afectadas.

Y finalmente, agradecerle a la Comisión Séptima del Senado, que nos haya acogido para escuchar a personas que no solamente los 150, 180 o más días que estuvieron con la vara levantada y en el peaje de La Libertad un saludo a toda la gente que sigue haciendo resistencia porque la vara sigue levantada a pesar de las afujías y los ataques que se han recibido; pero queremos decirles que no están solos y que el poder Legislativo hace hasta donde la ley le permite. Pero sí queremos que el Gobierno nacional, y es una lástima que se pierda esta oportunidad para que el Gobierno nacional le muestre a la comunidad que el gobierno del cambio está presente en estos procesos y que se puede llegar a algunas conclusiones con muchas dificultades, porque quienes estuvieron gobernando dejaron unos contratos demasiado leoninos, difíciles de desbaratar, complicados, pero no imposibles, así que esperamos que en este debate así no estén las cabezas quienes lo representan nos ayuden con sus cabezas mayores a tomar unas decisiones prácticas. Repito, que beneficien a todas las comunidades, bienvenidos al poder Legislativo y gracias Comisión Séptima por acoger a este pueblo del departamento del Meta, que lucha y reclama unos derechos constitucionales que serán, ejemplo, para que otras regiones del país también reclamen lo mismo y un día no muy lejano tengamos unas políticas públicas frente al manejo de las carreteras. Porque yo recuerdo hasta donde tenía pelo que el Ministerio de Obras Públicas que después fue transformado en Ministerio del Transporte, se hacían carreteras, se hacían vías y no había necesidad de recurrir a los privados; alguien se inventó un negocio a través de las concesiones y las apps y ese negocio tan lucrativo acabó hasta con los ferrocarriles nacionales; porque en ningún país del mundo se piensa de la manera que se está pensando en Colombia, donde se puede tener un sistema multimodal de transporte fluvial, ferroviario, vial, terrestre, que nos permita generar dinámicas propias de este país que es inmensamente rico, pero que sin vías de comunicación es muy complicado que pueda

lograr la prosperidad y la riqueza; he dicho y si lo dice Parrado, póngale cuidado. Gracias, Presidente.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, Representante Parrado. Continuamos en el uso de la palabra con el Senador Alirio y posteriormente declaramos la Sesión Informal, Senador Alirio.

Honorable Senador Josué Alirio Barrera Rodríguez:

Gracias, gracias, senador hombre. Senador Fabián, compañero de lucha en esta causa. Hemos estado usted lo sabe desde hace mucho tiempo, haciendo el debate, haciendo mesas de trabajo, citaciones de control político, triste que lo que hoy se presenta es repetitivo como usted lo dijo Senador Fabián. Eso se volvió ya una burla, donde se cita a los funcionarios y no llegan, y llegan prácticamente personas a llevar razones; razoneros que no tienen autoridad ni tienen capacidad de decisión frente a estos temas.

Entonces, en sí ya pierde prácticamente la efectividad, por lo menos un 50%, porque nunca vamos a tener una decisión de fondo; estamos también frente a un Gobierno que dijo “que iba a acabar con ese tema de los peajes a nivel nacional”, pero lo único que vemos es que se incrementan las tarifas y se siguen construyendo peajes. Siempre digo, que las mejores obras que hay en las regiones, las más bonitas, son las infraestructuras que hacen para estos peajes, para perjudicar a las comunidades, como está pasando aquí en el que va para Acacías, Restrepo, Cumaral.

Aquí uno que prácticamente están a punto de inaugurar entre Aguazul y Yopal por San Luis de Gaceno, donde prácticamente esto detiene el desarrollo económico y social, donde estas comunidades, solamente para salir de su casa, ya tienen que pagar un impuesto; esto pues se ve afectado, totalmente, toda la región.

Y la región que hoy tiene los peajes más caros precisamente es la región de los llanos orientales de Colombia, siendo la región que más le produce plata al país. Que de la plata que sale de los llanos, de la exploración de petróleo, gas, del mismo arroz, la palma y todas esas cosas que producen divisas para el estado, de ahí se hacen las grandes obras de infraestructura, casi para todo el país, pero hoy, pues tristemente vemos que estamos limitados y cercados por estos peajes que para salir de un municipio a otro ya toca pagar una cantidad de plata y mucho más, por ejemplo, si usted quiere desplazarse desde Yopal hasta Villavicencio o hasta Acacías, un solo peaje ya le cuesta más de 100.000 y pues no es justo que esto esté sucediendo.

Sin embargo, pues estamos a la espera de que la ANI y el Ministerio de Transporte, pero las cabezas de estas carteras verdaderamente nos den una razón de qué se puede hacer, porque vamos a hacer un saludo a la bandera hoy, nuevamente una reunión donde no se va a solucionar nada; se van a

tomar notas, se van a sacar algunos datos a relucir, donde prácticamente nada de esto es cierto, que la comunidad que está sufriendo allá en la región, las decisiones que hoy se toman de parte del Estado pues hoy no, hoy va a quedar muy inconforme, que estuvo en el Congreso y que estuvo en la Comisión Séptima en un debate.

Pero donde, pues, tristemente no se pudo solucionar nada. Nosotros somos citantes con el Senador Fabián, pues hicimos la proposición precisamente para este Control Político. Hoy tenemos acá en Casanare la Cumbre de Gobernadores; tenemos otra audiencia precisamente del peaje que se va a estrenar entre Aguazul y Yopal, tenemos un problema del gas grande en Aguazul, Casanare, el municipio que produce o el departamento que produce la mayor cantidad de gas para el país, donde prácticamente hasta la capital se beneficia del gas que sale de aquí de esta región, y tenemos la tarifa de gas más cara de Colombia. Todas esas son cosas que nos toca atender al tiempo, pero aquí estamos presentes, Senador Fabián, usted sabe que hemos estado ahí apoyando siempre todos estos debates. Triste como digo, que el Gobierno no haga presencia con los jefes de las carteras, pero bueno, aquí estamos y a las comunidades un saludo especial.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias a usted, Senador Alirio. Aquí la idea es poder sumar esfuerzos desde diferentes sectores, diferentes partidos, diferentes corrientes bajo una sola lucha común y es como las diferentes concesiones en nuestro país han venido atropellando, abusando de las comunidades de una forma de verdad lamentable, tanto así que se ven obligadas, porque digo, no es un querer, no es un gusto tener que asolearse, tener que mojarse, tener que estar con temor a ser golpeadas por el hecho de salir a las calles a manifestarse, utilizar las vías de hecho que no debería ser, pero se ven obligadas, o sea, nadie sale a las vías de hecho por gusto, sino arriesgando su propia vida, su patrimonio, arriesgando incluso a ser judicializados porque son perseguidos también por ese derecho que tenemos, por supuesto, en la Constitución a manifestarnos, a protestar, a estar en desacuerdo con medidas arbitrarias y abusivas que vemos en nuestro país.

Vamos a otorgar el uso de la palabra. Primero vamos a declarar la sesión informal, vamos a darle el uso de la palabra a los diferentes delegados; van a tener un tiempo de 5 minutos. Les agradezco ser muy concisos en el sentir que este es un espacio de Control Político, donde la idea es que podamos nosotros tener los mensajes claros, contundentes, para de esta forma buscar las soluciones a las problemáticas que se les aquejan. Si requieren un tiempo adicional, pues le podemos extender un minuto más como para que finalicen la idea; esas son como las reglas para quienes van a intervenir en la Sesión Informal que se va a convocar.

Saludamos a la Senadora Martha Peralta, que nos acompaña también de forma presencial en este espacio del recinto de la Comisión Séptima de Senado.

Secretario, vamos a declarar la sesión informal.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

¿Desea la Comisión Séptima declarar sesión informal? Sí, lo desea señor Presidente, siendo las once y treinta y cuatro (11:34 a. m.) de la mañana.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Vamos a dar inicio al uso de la palabra al señor Gerson Jair López y se prepara César Augusto. ¿David Mora? Yo lo tengo acá. David, por favor, David inicia, oprime el botón para cámara, sube la tapa y oprime. Listo, tiene el uso de la palabra David.

Señor David Mora:

Bueno, muy buenos días a todos, agradecido con la Comisión Séptima del Senado, con el Senador Fabián Díaz, con el representante de la Cámara Gabriel Parrado. Lamentando, pues, que los representantes máximos del Gobierno nacional no asistan. Creo yo que en el departamento del Meta nos siguen tratando como el patio trasero y pues eso no ha cambiado y se evidencia en todas y cada uno de los espacios en los que hemos estado, donde no ha sido posible hablar con las cabezas realmente para buscar una solución de fondo. Comentarles muy rápidamente, a mí me corresponde el tema de las concesiones viales la generalidad, en el departamento del Meta. Hay tres concesiones viales; todas tienen problemas, absolutamente todas tienen problemas. Hay 8 peajes, de los cuales la mitad están actualmente en protesta. Estas concesiones en el 2024, a pesar de que duramos 5 meses en levantadas de la vara en 4 peajes y todavía tenemos un peaje con la vara levantada, recaudaron 290.000 millones de pesos del bolsillo del departamento del Meta, más o menos para que se hagan un estimado eso puede representar cerca del 30% del presupuesto departamental y justamente es con las tarifas y con el recaudo que piden los préstamos para financiar las obras, eso digamos que es la contradicción y la lógica de estas concesiones.

Arranquemos rápidamente con Coviandina, que no me voy a extender para poderle dar énfasis a la Concesión Vial de los Llanos. Coviandina viene de Coviandes, que es del mismo dueño del grupo Aval de Sarmiento Angulo. Esta concesión es una concesión a perpetuidad, es decir, para los hijos de los hijos de los hijos. Se firmó en 1994 y ahorita vuelve y se le da el contrato al mismo grupo empresarial hasta 2054, que tiene un mundo de líos. Yo solo les comento a ustedes que en el 2019 la Contraloría Nacional encontró unos hallazgos supremamente graves que hoy duermen en el sueño de los justos, hallazgos como el siguiente: la iniciativa privada tenía un competidor que era la iniciativa pública y la iniciativa pública era del Fonade con la ANI y esa iniciativa pública contemplaba los puntos críticos

y era mucho más barata; hacía lo mismo, llegaba a mayor alcance en infraestructura y contemplaba los 170 puntos críticos, pero a la Agencia Nacional de Infraestructura le dio por elegir a la iniciativa privada y, además, como si esto fuera poco, le dio por pagar la póliza de éxito por cerca de 2.000 millones de pesos. Cuando la iniciativa pública no fue la que ganó, esa póliza de éxito no debería haberse pagado y adicional se encontró un hallazgo de carácter penal, por detrimento patrimonial que les insisto sigue durmiendo en el sueño de los justos, esto ha hecho que esta vía sea supremamente costosa, es tan costosa que un carro particular debe pagar 62.000 para poder llegar a los llanos, lo que equivale a cerca de 720 pesos kilómetro recorrido, es la vía más costosa del país.

Si ustedes recorren las 57 vías del país van a tener que pagar cerca de 300 pesos kilómetros recorridos, en la vía Bogotá, Villavicencio, ustedes van a encontrar un peaje cada 28 kilómetros, en las 57 rutas del país se encontrarán un peaje en promedio cada 84 kilómetros, pero esto no es todo. Hay 170 puntos críticos, 55 puntos muy críticos que poder estabilizarlos le costaría a la nación 1.2 billones de pesos; de esos 55 puntos críticos hay 17 aún más críticos que costarían 450.000 millones de pesos, y de esos el Gobierno nacional solo se comprometió a atender cerca de 5 puntos críticos por 386.000 millones de pesos.

Hace año y medio y todavía estamos esperando que nos desembolsen cerca de 100.000 millones de pesos que no han llegado, es decir, no se nos ha caído la vía, es porque ahí sí estamos cubiertos, pues por el Espíritu Santo y esperamos que no se caiga, ¿saben por qué? Porque la concesión número pierde; a la concesión le pagan todos los días que no tenga recaudo, pero los llaneros, lo que es Meta y Guaviare, pierden por ese cierre de la vía 100.000 millones de pesos diarios y esto en general es la lógica del abuso de esta concesión, para no extenderme mucho.

Arranco con la siguiente concesión Covioriente que es Villavicencio, Yopal, de esta concesión el compañero Jerson se va a detener un poco más para no extenderme en eso, pero la lógica es sencilla, había un pontazgo que es una caseta para pagar la construcción de una obra. Esa obra se pagó, esa obra se pagó; la obra del pontazgo debía haberse quitado y en 2013 nos dijeron a los llaneros, vía respuesta de la Agencia Nacional de Infraestructura, “que ese pontazgo se iba a quitar y que no iba a estar en el proyecto”; incluso en el proyecto de prefactibilidad no estaba ese peaje llamado Puente Amarillo y, por obra y gracia del Espíritu Santo, nos lo embutieron en el 2015,, siendo un peaje ilegal que no cuenta con actas de consultas previas que, volvemos y lo reiteramos, estamos a la espera de que las tengan. No nos han entregado la legalidad de ese peaje y por eso ese peaje hoy cuenta con una demanda de nulidad porque no cumple los temas técnicos, cuenta con una demanda de acción popular que dormía en el sueño de los justos desde el año 2019 y que, gracias a la movilización de las comunidades, hoy

por fin se mueve, y que después de que nos sacaron con represión.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Un minuto más para que... vamos a otorgar 3 minutos más para... vamos a iniciar con 3 minutos porque ten en cuenta que no es una audiencia, sino es un debate, entonces vamos a ser muy, muy sucintos en el desarrollo de las intervenciones.

Señor David Mora:

Perfecto, la demanda de acción popular que se movió fue cuando estuvo la movilización; apenas nos levantaron con represión, no volvimos a saber nada de esa demanda de acción popular. Tenemos una demanda penal contra el gerente de Covioriente por tratarnos de delincuentes y haber bajado gente con machete, en la cual, este 28 de abril que ya, este 28 de abril que viene, tenemos ya la primera audiencia.

Y les cuento lo siguiente, nosotros qué le hemos dicho al Gobierno nacional: suspender el cobro, que retire el peaje porque es ilegal. Nos dicen “que no pueden”, lo cual nosotros hemos demostrado que sí pueden, como lo hicieron con el peaje Trapiche y con el peaje de Lomalinda, pero adicional les hemos dicho “suspendan el cobro de las categorías”. Suspender el cobro de las categorías por un año, mientras sale el fallo, costaría 30.000 millones de pesos, que es lo mismo que recoge el Gobierno nacional de las utilidades de la EMSA que no han querido reinvertir en mejorar el servicio, pero adicional les digo lo siguiente: tienen 1.4 billones de pesos la Agencia Nacional de Infraestructura en el Fondo de Contingencias y se tacañean por miserables 30.000 millones de pesos para poder suspender el cobro de las categorías, como lo han hecho en el peaje Papiro y Turbaco. Dejo hasta ahí para mostrar que no ha habido voluntad de solucionar esta problemática y entremos que, si estas son bien graves, la siguiente es que es peor y vamos a hacerlo con la mayor rapidez.

Concesión Vial de los Llanos es propiedad de Odinsa, que es del grupo Argo. Tiene 3 de los, 3 de los 4 peajes que están en protesta, los tienen; son 5 peajes y viene uno que es el sexto. Ojo a esto: esta concesión se firmó el 5 de mayo del 2015, senadores; el 1º de diciembre de 2016, la concesión demandó que porque se cayó el precio del petróleo y se les iba a bajar el recaudo y demandó a la nación para renunciar al contrato. El 28 de febrero del 2019, el Tribunal le niega la pretensión y pide que haya renegociación. El 8 de enero del 2021 se firma el otro sí número 10.

El más abusivo de la historia de Colombia, guárdenlo en la memoria, que ya les voy a decir por qué. El 16 de junio del 2022, por fin se firma el acta de inicio de contratación de construcción, es decir, duraron 7 años, 1 mes y 11 días recaudando plata sin realizar ni una sola obra importante. A precios del momento fueron 475.000 millones de pesos que recaudaron sin realizar obras; a precios actuales son

650.000 millones de pesos que están en la fiducia sin haber realizado ni una sola obra. Ese otro sí mejoró el negocio de la concesión e hizo todo peor para las comunidades; creó algo que se llama una unidad funcional cero, que vale 1.37 billones de pesos y que no tiene Capex, es decir, no tiene inversión en nueva infraestructura, solo tiene Opex, es decir, operación y mantenimiento, negocio redondo cerca del 46% del valor del contrato a precios indexados. El proyecto inicial, ojo con el otro sí, el proyecto inicial era de 354 kilómetros, lo bajaron a 267; las unidades funcionales eran 11 unidades funcionales que debían entregar, las bajaron a 6. Ah, pero los peajes, sí, señores, les mantienen los 6 peajes, eso no se los bajaron y otra cosa, la inversión que debía hacer del proyecto a precios de 2015, ya voy...

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos más para que finalicemos.

Señor David Mora:

Bien, si voy con rapidez para poderles... es que es mucha cosa lo que hay. 3,2 billones de pesos era el valor inicial contractual y se los bajaron a la mitad, a 1,8 billones de pesos. El tiempo se los mantienen al 2045, el tiempo de la concesión, es decir, se paga más por realizar mucho menos y ojo a esto, es tan abusivo que en los precios indexados son 2,9 billones de pesos el valor de la concesión y solo en inversión de nueva infraestructura es el 30%. El 30%, el 70% son Opes, que son operación y mantenimiento, y si esto no fuera grave, y si esto no fuera grave, miren esta cosa que es realmente; me parece que esto es totalmente aberrante y esto lo puede ver uno fácilmente; la concesión tras del hecho va atrasada, supremamente atrasada de acuerdo a lo planeado. La última revisión que hice ayer a medianoche iba en él; deberían ir en el 67% y apenas van en el 19,6%, y uno se pregunta si va así de atrasada, si va así de atrasada; entonces, ¿para qué el Estado? ¿para qué las instituciones? ¿para qué la Agencia Nacional de Infraestructura? ¿Para qué el Ministerio de Transporte? ¿Para qué los entes de control? Es decir, acá estamos al son de qué, al son de lo que nos diga una concesión, claramente está incumpliendo la concesión y claramente ese contrato debe ser liquidado y en el mejor de los casos debería modificarse ese otro sí en favor de las comunidades y no en favor de la concesión.

Aquí uno podría entrar con mucho más detalle, pero digamos, que lo dejo hasta ahí como para que ustedes vean la magnitud de la problemática, y cierro ya con este asunto final y son un par de conclusiones. No hemos encontrado respuesta del Gobierno nacional, lo que hemos encontrado tanto del Gobierno nacional como del Gobierno departamental, es represión y les dicto este comunicado del 23 de septiembre, firmado por la ANI, Ministerio del Interior, Ministerio de Defensa y Ministerio de Transporte; dice: que por bloqueos en la vía y levantamiento de la vara, abro comillas, “amenazan con penas que van de 16 a 90 meses y

multas de 37,5 salarios mínimos mensuales legales vigentes; siempre que la conducta no constituya una sanción con pena mayor”. Urge sin lugar a dudas, urge una unión de todos los sectores sociales, económicos y políticos del país para frenar el abuso de la política de concesiones viales que sangra económicamente a nuestra nación, en esto tenemos que unirnos absolutamente todos. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias a usted, David. Yo aprovecho para hacer un llamado, Viceministra, a por favor tomar atenta nota de las diferentes denuncias. Yo quiero recalcar que, de este espacio, en conclusiones y en el momento que tengan ustedes, por supuesto, el uso de la palabra. Queremos escuchar propuestas, queremos escuchar soluciones o plantear rutas de soluciones; porque, y lo advierto, no es una amenaza, si no encontramos nosotros respuesta, me da mucha pena, pero ya la Ley 5ª y no ha sido una vez, sino dos veces que la ministra no ha asistido a esta comisión. Vamos a desarrollar una moción de censura a la ministra, porque si se cita a un debate es porque necesitamos la cabeza del ministerio para desarrollar soluciones, para plantear, porque tienen poder de decisión, pero al no asistir la ministra y nuevamente, porque no es la primera vez que nos pasa, ya sería la segunda vez.

Vamos nosotros a acudir a lo que establece la Ley 5ª y con justa razón hacer una moción de censura, y ya sería en el pleno del Senado, como para que tengan ustedes claridad y entiendan que esta no es una reunión de amigos, este es un escenario de Debate de Control Político y las denuncias que se han venido desarrollando, que se han venido anunciando y que se van a seguir desglosando, en este espacio, son temas graves, y no esperamos; con todo el respeto, pañitos de agua tibia.

Continuamos en el uso de la palabra, Gerson Jair López y se prepara César Augusto Díaz.

Señor Gerson Jair López:

Bueno, muy buenos días para todos. Trataré también de ser lo más breve posible, como lo decía mi compañero, pues en el caso de la concesión vial que está a cargo de Covioriente hoy, pues ella nace a raíz de un contrato que existía antes, que era el Contrato número 446 de 1994. Hoy nosotros, lo que tenemos realmente, yo podría decirlo, como el mayor engaño que le han hecho a los llaneros del pie de monte allá en nuestra tierra, porque hoy lo que tenemos es un peaje que nos dijeron que se iba a levantar en el momento en que se construyera el puente que da acceso a la ciudad de Villavicencio. La vía Villavicencio, Yopal, el puente se construyó, pasaron los 20 años de concesión, retiraron el pontazgo de Vanguardia, pero no retiraron el de Puente Amarillo, que solo se había creado como una forma de evitar el no pago del de Vanguardia, porque había otra vía terciaria por el que se pasaba la gente. Es decir, en el momento en que retiraron el peaje, el pontazgo de Vanguardia, debieron haber retirado

el de Puente Amarillo y nunca lo retiraron y hoy se mantiene y hoy nos cobran y es por esa razón que nosotros decimos que es un peaje ilegal, es un peaje ilegal, porque además en las mesas de concertación; que hemos tenido producto de las manifestaciones, producto de los más de 5 meses de resistencia en el punto. Hemos solicitado insistentemente las actas de socialización con las cuales le dijeron a la comunidad y con las cuales se constituyó ese peaje y no me las han entregado, o sea, no existen y hasta el momento, yo le pediría el favor al Senador Fabián que vuelva, que volvamos a pedir esas actas, con las cuales supuestamente se creó ese peaje y se socializó con la gente; porque nosotros estamos seguros de que no existe.

Pero no los voy a detener en la ilegalidad del peaje; lo que yo quiero contarles es lo siguiente, ese peaje afecta principalmente a dos municipios que son hermosos, Restrepo y Cumaral. Restrepo, que tiene una producción aproximada de 311.000 millones de pesos y que cerca del 68% de sus actividades son actividades terciarias. Es decir, las relacionadas con el comercio, el turismo, la hotelería y demás, y para el caso de Cumaral, la producción es de 568.000 millones de pesos y sus actividades terciarias corresponden al 42%. ¿Qué significa esto? Que estos dos municipios dependen de la gente que va hasta allá, los visita, compra el pan de arroz, compra la carne llanera, se queda en el hotel y consume; ese es el grueso de su actividad económica, y lo que hoy es el peaje de Puente Amarillo es una barrera económica para estos municipios.

Nosotros no rechazamos la construcción vial y las vías, en eso estamos totalmente de acuerdo, pero hoy nosotros hemos podido comprobar que ese peaje, es una barrera desde el aspecto económico, porque cuando estuvimos los 5 meses con la vara levantada; ustedes no se imaginan cómo el pueblo estuvo lleno y cómo bajaban los carros para consumir en esos territorios; pero además es una barrera para cosas básicas que necesita el ser humano. Como por ejemplo la educación, nosotros no tenemos universidades en estos municipios; las universidades son en Villavicencio, o sea, que todos los días la gente tiene que pasar hasta Villavicencio para educarse, para una cita, porque nosotros no tenemos hospital de primer nivel, para trabajar, porque la mayoría de la población de Restrepo y de Cumaral también trabaja en Villavicencio; es decir, nosotros sí o sí tenemos que pasar por ese peaje de Puente Amarillo y que nos lo cobren.

Además de esto, estos municipios tienen bajos recursos y tienen una alta dependencia de los ingresos del orden nacional, como lo demuestran las finanzas en el territorio, el peaje de Puente Amarillo según cifras del 2022, tiene un tránsito aproximado de 4.2 millones de vehículos, pero de estos vehículos que pasan cerca de 3 millones se quedan en Restrepo y Cumaral. ¿Por qué nosotros decimos esto? Porque particularmente no les basta con que el peaje esté a solo 7 kilómetros de Villavicencio; tenemos otro a 13 kilómetros después de Cumaral,

entonces tenemos peaje para ir a Villavicencio. Luego del peaje está Restrepo, luego está Cumaral y en la salida de Cumaral tenemos otro peaje, menos de 13 kilómetros entre los dos; entonces, nos dimos cuenta que esos 4.2 millones de pesos, 3 se quedan en Restrepo, entre Restrepo y Cumaral, porque el restante no pasa por el otro peaje, que queda después de Cumaral.

Lo que significa que ese peaje lo sostienen la gente de Restrepo y de Cumaral, pero adicional a eso, 2.9 millones de vehículos, que son los que pasan hasta Restrepo y Cumaral, son de categoría uno y dos. ¿Saben cuál es la categoría uno y dos? Pues el vehículo particular, la gente trabajadora, la gente que se desplaza para obtener sus ingresos y para el día a día de lo que nosotros llamamos, cerca de 17.600 millones de pesos, son los que pone la gente de Restrepo y de Cumaral, según el recaudo de este peaje de Puente Amarillo. Lo que yo les quiero decir, es que es un peaje que en presupuesto de los municipios ocupa más del 50% de lo que recaudan los mismos municipios; es decir, nosotros pagamos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos para que concluyas.

Señor Gerson Jair López:

Gracias, nosotros pagamos más por pagar ese peaje que lo que pagamos por los impuestos que nosotros tenemos de industria y comercio, de impuesto predial y demás. Nosotros tenemos una reforma tributaria para Restrepo y Cumaral con ese peaje; a pesar de que dependemos de que la gente vaya y consuma allá, nosotros le estamos diciendo a la gente que para ir a consumir allá usted tiene que pagarnos para transitar allá y ¿qué hemos encontrado de soluciones por parte de quienes pueden solucionar? Que tenemos claramente, claro; claramente definido que es el Gobierno nacional, Ministerio de Transporte y la ANI. Pues represión y propuestas de tarifa diferencial que no resuelven el problema de fondo, porque es que la tarifa diferencial a mí me resuelve un problema para unos pocos vehículos de Restrepo y de Cumaral, pero no me resuelve problema del consumo; porque la solución que ellos nos han dicho es que el peaje que hoy pagamos en 5.400 pesos nos lo van a poner en 8.200 pesos. Entonces, lo que le estamos diciendo al turista es: “Turista, usted que quiere ir a Restrepo y de Cumaral con 5.000 pesos, ahora va a tener que pagar 8.200 pesos para ir. Esa es una solución para resolver el problema económico de Restrepo y de Cumaral; no, estamos aumentando la tarifa económica para que las personas vayan y sigan sosteniendo estas actividades económicas.

Por tal razón nosotros hacemos un llamado respetuoso, pero enérgico, al Gobierno nacional, que es el que puede solucionar, que voltee la mirada a los llanos orientales y que nos dé una solución definitiva, así como lo han hecho en otros peajes del país. Donde ha suspendido las tarifas, hoy nosotros pedimos que se suspendan las tarifas por lo

menos de forma temporal mientras se resuelven las acciones jurídicas que tenemos o mientras llegamos a un acuerdo de tiempos, pero hoy lo que nosotros sabemos es que el Gobierno no ha querido acceder a eso y hoy lo que nos proponen es una tarifa de 8.200 pesos sin escuchar a las comunidades. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias a usted, Jair. Continuamos con el uso de la palabra con César Augusto Díaz y se prepara Germán Camilo Acero. César está de forma virtual, por favor habilitar el micrófono y el video para que pueda desarrollar su intervención.

Señor César Augusto Díaz Medina:

Muy buenos días para todos. Estoy habilitando aquí ya en este momento; me dice que el video no lo deja habilitar, entonces voy a hacerlo desde el punto de vista solamente oral. Bueno, un saludo para todos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Es que como está siendo transmitida por el Canal del Congreso, importante la imagen para que se pueda transmitir el video, entonces, por favor, el equipo técnico habilitar, listo, ya puedes encender la cámara para poder visualizar.

Señor César Augusto Díaz Medina:

Me dice alerta de reunión: “no se puede iniciar su video porque el anfitrión lo ha parado”.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Nuevamente, de pronto insiste, me dicen el equipo técnico que ya, ya, bueno, perfecto, listo, ya te estamos viendo.

Señor César Augusto Díaz Medina:

Un saludo muy especial; mi nombre es César Augusto Díaz Medina. Soy de Cumaral, ciudad cordial del departamento del Meta, un icono de la conservación de los recursos naturales. Con nuestra consulta popular Agua sí y Petróleo no, participé 151 días ahí en el mal llamado peaje Puente Amarillo, haciendo una protesta social. En toda mi vida, tengo 59 años y nunca había visto una protesta social tan bien diseñada por todos los que participamos activamente.

La comunidad de lleno en un proceso, aplicando nuestra Constitución, haciendo nuestra protesta social de manera pacífica, mostrándole al país esa situación de las carreteras de Colombia que nos afecta absolutamente a todos, participando con gente muy especial, gente ya pensionada, de diferentes ramas, gente del comercio, gente de la producción agropecuaria, gente de la Contraloría, de la Fiscalía, de la Electrificadora del Meta. Una cantidad de personas pensionados que nos encontramos ahí participando activamente; porque éramos conscientes que nuestra juventud tenía que estar estudiando y trabajando, y que nosotros, ya mayores podíamos estar ahí; hicimos un tema bien

interesante de un grupo de personas que día a día analizábamos la situación.

De pronto uno comienza con eso, que uno es un habitante de un municipio que pasa por ahí, que ve la injusticia de pagar un peaje por utilizar unos pocos kilómetros de ese peaje, ve que eso afecta la economía del municipio, pero no llega hasta allá, cuando tiene uno la oportunidad de estar 151 días ahí con gente muy especial, ex rectores de universidades, funcionarios de muchas partes, gente de la Cámara de Comercio, gente de Fenalco, de todas las partes ahí analizando los temas; llega uno a la conclusión de que es un tema álgido de lo que está sucediendo en Colombia.

Llegamos a la conclusión siguiente, el más afectado de los peajes es aquel que no tiene carro, es aquel que vive en los cordones de miseria en las grandes ciudades, porque ahí lo que uno ve pasar son los camiones con el pollo, con el pescado, con el ganado, con la papa, con la yuca, con el mercado; ve pasar los camiones y pagar ahí los recursos que se tienen que pagar en esos peajes, es decir, en los 180 peajes que hay en Colombia están afectando totalmente los elementos de la canasta familiar y por eso ese personaje que vive en los cordones de miseria de las grandes ciudades, que no tiene carro, que no conoce los peajes, pero que ve incrementado el precio de los alimentos, porque todos esos alimentos han pasado por esos 180 peajes, es el más afectado. Por eso llegamos a la conclusión, de decir que en Colombia el más afectado es aquel que gana un salario mínimo; que con eso paga arriendo, paga servicios y tiene que alimentar a su familia.

Es decir, desde el punto de vista de la equidad este es un gobierno de cambio que ha manejado el tema de la equidad, tiene que ponerle mucho cuidado al tema de los peajes, porque precisamente lo que están pagando esos peajes son precisamente los que están consumiendo los alimentos. Y lo triste le cuento, yo como avicultor; yo tengo avicultura aquí en Cumaral y yo para llevar un producto a Bogotá, pago 16 peajes, que son los peajes que vienen cuando traigo los alimentos. Los peajes cuando llevo el pollo a la planta de sacrificio y los peajes que pago cuando llevo el pollo desde la planta de sacrificio a los mercados, por ejemplo, Corabastos, pago 16 peajes que se ven incrementados en el precio del producto. Por ejemplo, una persona que vive en Granada no paga 16, paga 18 peajes, porque tienen un peaje más.

Es decir, el gran mensaje que le damos a la comunidad y a ustedes, los que están ahí en el Parlamento, digamos en el tema del Congreso, tanto el Senado como en el tema de la Cámara de Representantes, es que tienen que analizar que los peajes en Bogotá, en Colombia, están afectando a los más vulnerables, están afectando a la gente más necesitada de nuestro país, y lo otro que vimos también, es que, por ejemplo, nosotros esta carretera nuestra que va desde Villavicencio hasta Yopal, 266 kilómetros, en donde nosotros nos beneficiamos solamente de 26 kilómetros, no más; los de

Cumaral, los de Restrepo de 13 kilómetros y los de Villavicencio de 7 kilómetros.

Estas personas estamos pagando ese peaje, esta carretera de 266 kilómetros y entonces nos damos cuenta que ya llevan 10 años, desde el 2015 al 2025. 10 años y todavía no la han terminado, pero nosotros todos esos, ya llevamos 14 años pagando de manera ilegal ese peaje, porque la concesión comenzó en el 2015, pero ese peaje debió haberse quitado en el 2011. Toda la gente, los gremios de la producción, nosotros en la Cámara de Comercio. Yo en ese tiempo era miembro de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, es decir, vimos y advertimos sobre que ese peaje tenía que haberse terminado en el año 2011; le dieron una prórroga ilegal. Es lo primero que hay que investigar, porqué se le dio una prórroga de 2 años, porque por situaciones que no les dio el cierre financiero, entonces pidieron una prórroga de 2 años y se les dio 2 años más, 2011 a 2013, del 2013 al 2015 se recaudó dinero sin tener ningún soporte judicial de por qué hacían esa captura de dinero y del 2015 en adelante, ya llevamos hasta este 2025 que esa carretera no la han terminado. Se llama la doble calzada Villavicencio - Yopal y de doble calzada no tiene sino unos tramos, unos pequeños tramos. El Presidente Duque vino aquí a inaugurarla en su gobierno y la gente aquí le decía que cómo iba a venir a inaugurar esa construcción que ni se había terminado y ni siquiera era una doble calzada. Entonces, estas denuncias son para el país en pleno; todo el país en pleno tiene que volcarse a mirar qué es lo que está pasando con los peajes, porque nos está afectando absolutamente a toda la comunidad. Este es el mensaje desde aquí, desde Cumaral, ciudad cordial del departamento del Meta.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, César Augusto. Se prepara, perdón, continuamos con Germán Camilo y se prepara María Antonia Mayona, perdón, Moyano.

Señor Germán Camilo Acero:

Bueno, muy buenas ya buenas tardes a todas y a todos. Bueno desde el peaje, desde la lucha del peaje La Libertad, Villavicencio, Meta, los corregimientos 4 y 7, 40.000 personas afectadas. Queremos recordarle al Congreso de la República, al Ministerio del Transporte y a la ANI que Colombia es un estado social de derecho desde 1991, un modelo de organización política que debe garantizar el respeto, la promoción y la protección de los derechos humanos. Derechos humanos, que cuando garantizamos, materializamos la dignidad del pueblo. Lamentablemente, en Colombia, senadores y funcionarios del Ministerio del Transporte creen que aún estamos en un estado de derecho, donde privilegian el principio de la seguridad jurídica, donde privilegian un contrato sobre la integridad, sobre la ciudadanía, sobre los intereses populares y eso es lo que hoy estamos viviendo en Colombia.

Y quiero hacer este llamado de atención para que nos centremos en este debate y por qué no estamos

regulando los peajes en Colombia. Es porque acá estamos privilegiando los contratos y la seguridad jurídica de los intereses de unos empresarios que tienen los grandes capitales en Colombia y no estamos privilegiando los intereses populares y sobre eso quiero llamar la atención, porque veo que no nos estamos concentrando y, bueno, les pido total atención y cuando decimos que Colombia es un estado social de derecho y que el Ministerio del Transporte cree que estamos en un estado de derecho, es porque efectivamente eso se evidencia con los peajes que están sucediendo en Colombia, hay peajes que afectan derechos humanos, hay peajes que por su ubicación, su costo, su impacto social, económico, productivo afectan derechos humanos y no lo estamos viendo, no estamos haciendo los estudios propicios, técnicos, necesarios para velar por los intereses de la ciudadanía; al contrario, sin importar qué, estamos firmando contratos o estamos legalizando, o los estamos o estamos siendo cómplices de ellos. Cuando vemos el peaje La Libertad, les cuento, el peaje La Libertad está a 17 kilómetros del casco urbano, el peaje La Libertad está en el corregimiento 4, afecta alrededor de 40.000 personas. Las personas de manera habitual, diaria, permanente deben pagar 17.700 pesos el año pasado; hoy seguramente estará en 19.000 pesos. ¿Qué significa? Que por paso ida y vuelta está pagando alrededor del 85% de un salario mínimo diario, cuando nosotros vamos a ver que la gente va a tener que optar por decidir si pasar el peaje o garantizar sus necesidades básicas, ¿qué creen que significa eso en materia de política?, pues efectivamente que hay una política que está afectando derechos humanos de la ciudadanía y que no estamos contemplando desde el Estado.

Los funcionarios del Gobierno nacional deben generar esfuerzos para darle soluciones a estos habitantes, no seguir con sus tarifas diferenciales que al final, de manera diaria y permanente, deben seguir cancelando. Este corregimiento 4 y 7, por favor, si hacen silencio y me ponen atención de verdad. Yo he sido muy respetuoso de cada uno de ustedes al momento de intervenir.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Un llamado al auditorio para que, por favor escuchemos al señor que está interviniendo, continúe, por favor.

Señor Germán Camilo Acero:

Estamos diciendo que el paso ida y regreso de este peaje representa el 85% de un salario mínimo diario de manera permanente; estamos diciendo que en este corregimiento 4 y 7 de Villavicencio no hay un hospital, no hay un colegio digno, no existe una universidad, no existen entidades bancarias, no existen entidades del Estado, lo que significa que todos los días tienen que salir de este corregimiento o de su vereda al casco urbano a realizar las actividades que debe realizar.

Insistimos, no hubo un estudio de este peaje simplemente vieron la caseta y continuaron con los cobros, simplemente para cooptar y acá viene

algo bien importante, la ANI, la concesionaria solamente se fijó en Ecopetrol, la estación de Apiay de Ecopetrol que queda a unos kilómetros abajo, simplemente para cooptar todas las camionetas que salen de la industria del petróleo; sin importarle la ciudadanía, es decir, una vez más estamos velando por los intereses económicos de unas empresas, que son las que están en la concesionaria y no por el interés popular.

Qué estamos solicitando desde el peaje y La Libertad la reubicación del peaje. Estamos diciendo que, de Villavicencio hacia Puerto López, más allá, posterior al kilómetro 40 donde, ninguna de las 33 veredas que componen los corregimientos 4 y 7 se vean afectadas por este peaje. No necesitamos tarifas diferenciales; la gente no puede pagar una tarifa diferencial de manera diaria. Es que estos peajes no son ocasionales, esos peajes se convirtieron en un diario vivir de las comunidades y eso es lo que el Ministerio del Transporte, le hacemos el llamado y la renegociación del contrato, por supuesto. Es evidente el incumplimiento, las estadísticas lo muestran; deberían estar alrededor del 60% del cumplimiento de las unidades funcionales y están en 19. Incumplieron su contrato, cuando una empresa incumple su contrato. ¿Cuál es la causa natural? Pues su liquidación y si no es la liquidación; bueno, renegociemos, porque como está bien dicho, el Opex que tenemos con estos contratos está alrededor del 70% y el Capex en un 30% y eso en definitiva es desproporcionado a lo que se viene en estos procesos de concesión a nivel país. Regular los peajes convierte esto.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señor Germán Camilo Acero:

Regular los peajes se convierte en una necesidad, en un clamor popular que garantice los derechos humanos. Un Congreso de la República, un Ministerio del Transporte que garantice derechos humanos, que vele por el interés popular, debe regular estas políticas que a diario las están afectando. Insisto, un peaje que, por su ubicación, costo, impacto social, económico y productivo, afecte la integridad de las personas en su vida económica y financiera, es una vulneración directa a los derechos humanos y debe ser regulado. A los congresistas por favor, regulen los peajes, insistimos, necesitamos la reubicación del peaje de La Libertad y, por supuesto, la renegociación o liquidación de las concesiones en el departamento de Meta. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias a usted, Germán Camilo. Continuamos en uso de la palabra con María Antonia Moyano y se prepara John Eulises Sánchez.

Señora María Antonia Moyano:

Buenos días para los presentes, para los senadores y senadoras, para mis compañeros de lucha, para

los que les seguimos apostando al cambio de la transformación en el país. Una pregunta en este escenario, ¿los campos petroleros más destacados en nuestro país dónde se encuentran? En el departamento del Meta, ¿los peajes más costosos donde se encuentran? En el departamento del Meta, ¿cuál es el aporte tan significativo que hacemos nosotros en producción nacional de petróleo y gas al país? Es elevadísimo, en resumen el Meta no solo es el principal productor de petróleo en Colombia, sino que también desempeña un papel crucial en la economía nacional de nuestro país y como estos muchísimos datos más importantes sobre lo que encontramos en el departamento del Meta, pero que solamente tenemos situaciones como los peajes y concesiones leoninas, dañinas, corruptas, que han hecho daño interno en nuestras comunidades durante todos estos años y que nosotros en representación de las voces de Acacías del peaje Ocoa con más de 100.000 habitantes, con un peaje que tú no terminas de avanzar 4 minutos en tu vehículo y ya está, o sea, lo mínimo es que nos lo pongan en el parque principal del Municipio de Acacías el peaje Ocoa y ya eso sería la tapa.

Entonces uno se pregunta, ¿qué es lo que está sucediendo en el tema de los peajes en Colombia?, ¿quién se encarga de revisar?, ¿quién se encarga de mejorar lo que sucede? Nosotros hemos entendido y hemos hecho solicitudes muchísimas veces en el departamento del Meta de que revisen las tarifas, de que renegociemos los contratos, de exigir que las concesiones le sirvan al pueblo y no que le sirvan a los privados, nosotros en el departamento del Meta señor Senador Fabián Díaz y al profe Parrado, ustedes gracias por ayudarnos a hacer visible la problemática que tenemos en el departamento del Meta, nosotros, bajo el sol, bajo la lluvia y la indiferencia institucional y la represión de la Gobernadora Rafaela Cortés, estuvimos 153 días en el peaje Ocoa, hemos estado luchando, reconocemos el trabajo que se hace todos los días, pero desafortunadamente no entendemos qué sucede.

Dónde están las vías en el departamento del Meta, dónde está el retorno para el pueblo de todo lo que han recogido, dónde está el control que deberían hacer los entes del Estado a estas concesiones, qué dice la ANI frente a esto, ellos plantean que no tienen cómo controlar cuánto se invierte en mantenimiento, administración o construcción porque eso depende de un privado, entonces la pregunta es, ¿quién está del lado del ciudadano?, ¿Dónde está la función pública del Estado colombiano? Auditorías sí han hecho, sanciones absolutamente ninguna, la oficina de Control Interno de la ANI confirma que ha realizado auditorías internas y la Contraloría también a las concesiones del Meta, pero qué sucede después de 7 auditorías, varias con hallazgos reiterados, no hay acciones contundentes, no hay sanciones ejemplares, no hay correctivos visibles, las auditorías se quedan en el papel, aquí todos conocen de la corrupción de las concesiones en el departamento del Meta, pero absolutamente nadie está haciendo nada, la gente

sigue pagando un servicio, sigue pagando por unas vías que no existen, este no es un fallo técnico, esto es un fracaso institucional.

Desde mi intervención quiero hacer un llamado fraterno y aquí viene lo más doloroso, cada vez que se intenta discutir este tema de los peajes en el Congreso, algunos Senadores y Senadoras simplemente se levantan y se van, rompen el quórum, sabotean el debate y esa actitud no solo es una falta de respeto al proceso legislativo, es una traición al pueblo que los eligió, porque cuando se retiran ustedes no están dejando sin votar un proyecto, ustedes están dejando sin voz a la gente de las regiones, a quienes los elegimos, a quienes les estamos exigiendo que en representación de nosotros como pueblo debatan un proyecto de ley importante, por eso el Debate de Control Político sobre la malla vial en el departamento del Meta es tan importante, necesitamos y es el clamor del departamento del Meta, revisar las tarifas, renegociar los contratos y exigir que las concesiones le sirvan al pueblo y no al revés, los llaneros para la concesión vial somos solamente números financieros.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señora María Antonia Moyano:

Somos solamente números financieros, pero en la realidad nosotros somos campesinos, comerciantes, madres, estudiantes y transportadores y hoy exigimos que en la misma línea con una Ministra de Transporte ausente que debería estar acá además del departamento del Meta y que desde su cartera hay mecanismos concretos para actuar y el pueblo del Meta necesita más que una escucha atenta, necesita una respuesta institucional firme de parte de usted señora Ministra. Es momento de que el Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte asuma decisiones concretas frente a esta situación, no estamos haciendo una súplica como llaneros, ni les estamos formulando un pedido especial, estamos exigiendo lo que por derecho corresponde al pueblo llanero, justicia, equidad y respeto institucional y esa justicia empieza señores Senadores, Senadoras, Ministra ausente, por garantizar que el Estado colombiano cumpla con su deber fundamental proteger el interés público y velar por los derechos de la ciudadanía por encima de los intereses de los privados, que son las concesiones viales en el departamento del Meta, muchísimas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, continuamos en el uso de la palabra con John Eulises Sánchez y se prepara Arístides Rodríguez, puedes ubicarte ahí parado.

Señor John Eulises Sánchez Murillo:

Muy buenos días, buenas tardes, perdón. Yo John Eulises Sánchez Murillo docente de profesión y en mi labor de docente hoy aquí como representante también de las comunidades étnicas y como

representante del Observatorio Regional Ambiental del Ariari Amén el ORA y como representante de otras organizaciones colectivos ambientales. Quiero poner la voz de protesta en relación con lo que significa el proceso ambiental deteriorado por las vías que deben ser vías para la paz, pero que se convirtieron en destrucción y en ese acabar con lo que es el sistema ambiental por donde trazaron la vía, sistema ambiental que se ve perjudicado en su fauna, flora, en sus ríos, que se ve perjudicado con las comunidades étnicas como lo dije en los procesos sociales y que es grave mucho más aún cuando el INVÍAS tiene dentro de sus principios, los lineamientos que tienen que ver con los factores ambientales para la construcción de las vías verdes del país, cuáles lineamientos aplica la ANI, cuáles lineamientos aplica la Concesión Vial de los Llanos para que se garantice el proceso ambiental de la región, todos los días observamos en las vías del departamento del Meta, animales muertos por culpa de los vehículos que transitan a altas velocidades y por supuesto diría yo por culpa de una concesión, que no tuvo nunca presente hacer las inversiones para que la fauna silvestre del sector tuviese cómo atravesar en esos procesos de migración de un sector a otro y se ven expuestos a ser atropellados, no han invertido en hacer los pasos subnivel como tampoco los pasos aéreos o elevados para que las diferentes especies puedan pasar de un lado a otro y en esa forma todos los días tenemos animales muertos en nuestras vías.

Quiero también hacer el llamado porque se cometen los mayores arboricidios en los trayectos de la vía y no hay nadie quien haga el resarcimiento de ese medio ambiente y en ese orden de idea hago el llamado para que desde el Senado de la República se opte por esa política por las vías verdes del país; necesitamos vías que construyan, que nos permitan vivir en paz, no simplemente unas vías para que unos ricos del país que concesionaron se queden con los recursos de la gente, necesitamos vías para que se garantice que los diferentes escenarios que tienen que ver con el trayecto de la vía, los diferentes Municipios tengan ese resarcimiento que nunca les llega.

Y yo pregunto, observando el contrato 004, vemos que destinan unos recursos y unas partidas para el sector ambiental y no se ven reflejados en las vías, qué se están haciendo los recursos que no se invierten, qué se están haciendo los recursos para los procesos sociales que no se invierten, porque ni en los estamentos educativos ni en los diferentes Municipios llegan recursos para resarcir estos atropellos, estamos convencidos de que los procesos ambientales deben ser vigilados por una corporación que en nuestro departamento se llama Cormacarena, brillan por su ausencia, no tenemos la asistencia de Cormacarena para que vigile el contrato en la parte ambiental y cuando le preguntamos a la ANI que quién hacía esta vigilancia, nos respondieron que no era su responsabilidad, que era de la entidad de Cormacarena, entonces también es para que aquí

se haga el llamado a esa CAR que tenemos en el departamento que no cumple con sus compromisos, no sabemos cuál es el contubernio que hay entre la ANI, la Concesión Vial de los Llanos y Cormacarena, porque ninguno de los tres hace el trabajo, pero sí sabemos que se quedan unos recursos en los diferentes proyectos para los procesos ambientales, no se hace el mínimo de reforestación y tenemos el inconveniente de que las diferentes vías están simplemente siendo mantenidas en sus orillas, con la gravedad de que muchas veces las instituciones educativas salimos a hacer siembras a los alrededores de las vías y cuando pasan los señores de las cuadrillas que limpian las vías con el objeto de poder tener facilidad de limpiar el terreno, siguen con sus guadañas acabando.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos más.

Señor John Eulises Sánchez Murillo:

Acabando los pocos árboles que hemos sembrado, entonces no siembran, pero sí destruyen lo que nosotros hacemos. Entonces el llamado es para que este sector ambiental al cual represento, el sector social con las congruencias de las etnias afro e indígenas que fuimos burlados por esta Concesión Vial de los Llanos y que fuimos burlados además por la ANI y que además, fuimos burlados por el Ministerio del Interior cuando nos negaron la consulta previa de este territorio, que era uno de los requisitos para que se pudiese desarrollar el trazado de la carretera no se hizo y cuando nos fuimos a los estrados a pelear esta consulta nos fue negada, entonces también hago el llamado para que, ¿señor? (intervención fuera de micrófono), si la negaron sin ninguna argumentación, sí señor y en ese orden de idea dejó estas tres condiciones, para que se tenga en cuenta porque, si no nos oponemos al desarrollo del departamento, pero sí nos oponemos a que el desarrollo sea destruyendo el ambiente y lo poquito que tenemos de naturaleza. Muchísimas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, continuamos con Arístides Rodríguez y se prepara David Stevenson Blandón.

Señor Arístides Rodríguez:

Muy, pero muy buenos días, señores Senadores. Presidente, compañeros de los diferentes peajes. Soy Arístides Rodríguez del peaje o del Comité no Más Peaje Iraca Meta, peaje sinónimo de desarrollo, de legalidad o de ilegalidad, lo aprendí al primer espacio donde tuve la primera mesa de negociación de concertación en los peajes que quisieron hacer ver que los peajes eran algo legal y hoy siguen siendo una ilegalidad y ya lo explico por qué.

Hoy llueve el término corrupción desde el campesino más pequeño a nuestro mayor habitante de Colombia, sabe que es un foco de corrupción el tema de las concesiones, que hay represión y,

finalmente frente a la protesta nos tienen hasta perfilados, además es un delito.

Nosotros en medio de la guerra en el Ariari, 50 años de guerra donde hay presencia de todo lo ilegal en términos de grupos armados y crearíamos que no se queda por fuera hoy las concesiones de peajes, porque también son una barrera, también son un secuestro, cómo es posible que para que nosotros en medio de la dificultad para traerle los alimentos a la capital a Bogotá, tengamos que tener este calvario de sufrimiento para poder producir, producir 73.000 hectáreas de pancoger quiero decir productos que se siembran y se cosechan en el año, 23.000 hectáreas de arroz, 18.000 de maíz, 3.000 de soya, 25.000 de plátano, 5.000 de yuca, 5.000 de piña, 3.000 de maracuyá, 1.000 de papaya, cultivos que se siembran en el año, se cosechan en el año y se vuelven a tumbar 73.000 hectáreas, que hoy somos ricos y gracias a esa riqueza seguimos pagándole una factura, un secuestro, un soborno a la Concesión Vial de los Llanos. Esa riqueza en esas frutas nos vale 1 billón 251.500 pesos sembrarlas, tenerlas plantadas, pero también tenemos otras 46.000 a 50.000 hectáreas de cultivos permanentes, café, vamos a ser el primero.

Somos el primer productor de café de Colombia allá en la región de Ariari y con una connotación el mejor café del mundo, por varios años nos ganamos esa calificación y no es en vano porque quien ha disfrutado el café del llano no quiere venirse del llano sin traerse unas cuantas libras de café para degustarlo en su capital.

Tenemos unas 5.000 hectáreas de cítricos, 6.000 de aguacate, 9.000 de cacao, unas 1.000 entre varios, incluyendo mangostino y unas 25.000 hectáreas de palma, eso nos cuesta alrededor de otro billón 200.000 millones de pesos a los campesinos que en medio de la guerra seguimos produciendo y en medio de los altos costos y extorsión de las concesiones seguimos produciendo, claro ahí tenemos una riqueza de más de 2 billones 400.000 pesos.

Pero, además de que le producimos lo esencial de las frutas y con lo que se hacen los alimentos, también somos los mayores productores de carne, hoy por censo de vacuna tenemos tres censos, Granada con 750.000 cabezas, San Martín con 447.000 y San José con unas 220.000 cabezas, eso nos da aproximadamente 1.400.000 cabezas de ganado, ojo, que lo que camina es lo que más se roban, nos los han robado los paras, la guerrilla o sea somos unos berracos produciendo en medio de las dificultades para pagarle peaje a la concesión y para traerle la comida a los bogotanos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señor Arístides Rodríguez:

Entonces, seguimos trabajando en medio de las dificultades, ese hato ganadero produce también unos 150.000 litros de leche que aproximadamente a 1.600 pesos, tenemos otra riqueza bastante importante y que hay que moverla todos los días

porque, si no se mueve, si no se pasa la leche por los peajes, se apicha y comenzamos a tener más pérdidas, pero también tenemos que ese ható nos da aproximadamente 3 billones en carne, o sea, un millón de animales en carne y que gordos sacamos unos 1 billón 500, porque nosotros sacamos aproximadamente 50 viajes de camión de carne en pie para la capital, los bogotanos se comen la mejor presa del sufrimiento producida con sudor y sangre y alto costo de peaje para traérsela a los bogotanos.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos más compañero.

Señor Aristides Rodríguez:

Y les traemos unos 15 carro tanques de leche, eso nos vale aproximadamente entre leche y carne 6 billones y medio de pesos, entonces quiero decirles que para mover ese volumen de carga nosotros producimos unas 2.727.000 toneladas de alimento entre semestrales o anuales y los perennes, que moverlos aproximadamente nos valen unos 70.000 millones de pesos en peajes, eso aportaría las frutas y los cultivos y mover la carne y la leche nos costarían unos 6.400 millones de pesos. No les parece señores de la ANI que frente a todas las dificultades que tienen los campesinos en medio de la guerra, no es injusto tener un secuestro, unas talanqueras allá para traerles comida, no creen que es injusto cuando a esos campesinos se nos debería proteger y cuidar y darnos unas gabelas para traerles la comida, yo sí considero que hoy ustedes tienen que replantear y hoy el Gobierno no se ha equivocado cuando ha dicho que hay que liquidar las concesiones y yo creería que de aquí nos vamos los comités a levantar todas las varas de todos los peajes, porque no podemos seguir con esta extorsión. Gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchísimas gracias. Continuamos con David Stevenson Blandón, Blandón perdón y se prepara Arley Fernando Gómez.

Señor David Stevenson Blandón:

Buenas tardes para todos. Mi nombre es David Blandón, afrocolombiano, representante hoy de las comunidades étnicas del departamento del Meta. Hablando en nombre de los pueblos afros indígenas que hacemos parte desde Puerto Gaitán hasta Villavicencio y desde Villavicencio hasta el municipio de Granada, donde existe la vía concesionada en este proyecto que se llama Concesión Vial de los Llanos, Contrato 004 de mayo del 2015, hago parte del comité No más peaje Iraca Meta y desde allí empezamos una lucha el 29 de agosto del 2024 basados en el artículo 37 de la Constitución, un derecho constitucional que tenemos todos independientemente de ser afros, mestizos, negros, indios, tenemos un derecho constitucional el cual en repetidas ocasiones fue violado por las autoridades locales y no solamente hablo desde el peaje Iraca, sino en todos los peajes del departamento del Meta fue violado este Decreto,

este derecho, simplemente la Concesión Vial de los Llanos y la ANI que siempre habla por la concesión, al mirar que las comunidades se manifestaron en contra de un contrato leonino, engañoso, mentiroso, que fue firmado en el 2015, pero que en el 2016 entró en un litigio en un Tribunal de Arbitramento en Bogotá, donde después de ese litigio básicamente se redujeron las unidades funcionales y pasamos de tener 12 a tener solamente 6 dicen que 7, pero son 6, porque hay una que se llama 78, son tan descarados que la pusieron 78 ah y nos pusieron otra unidad funcional que era la número cero de la que habla el compañero David que solamente tiene Opes, a pesar de que las otras también tienen Opes, las comunidades nos manifestamos porque consideramos que era injusto lo que pasaba en el departamento del Meta especialmente en la región del Ariari, donde miles de transportadores pasan por esta vía, pero no encuentran solución a sus problemáticas.

Este proyecto empezó valiendo 3.2 billones en el 2015 y fue la Concesión la que le dijo a la nación, miren yo les hago la obra y cuando la tenga hecha me la pagan, fue la Concesión número, fue la nación que los llamó y les dijo venga hágame la obra que los necesito, se ofrecieron en debida forma de regalados porque estaban pensando lo que dijo la compañera en el petróleo que tenía la región, pero se equivocaron diciendo que era para reducir el tráfico de los tracto camiones en la entrada de Villavicencio cuando el Ariari no tiene petróleo, tiene es comida, el Guaviare tiene comida, tiene alimentos y hartas trochas para sacarlas, pero llegaron solamente hasta la entrada Granada con la Concesión, logrando poner el peaje en la Y que comunica los municipios de Mesetas, Vista Hermosa, La Uribe, La Macarena y Puerto y la otro lado que comunica Granada, Fuente de Oro, Puerto Lleras hasta San José del Guaviare, estratégicamente ubicaron el peaje Iraca.

No obstante a eso al reducir esta obra quedó valiendo 2.8 billones porque según la Concesión número tenía la plata para hacerlo y en la premura de firmar ese contrato ese otrosí número 10 que nos afectó, también afectaron a las comunidades étnicas, porque nunca fuimos consultadas las comunidades étnicas, instalamos una acción de tutela la cual perdimos y los Juzgados se tiraron esa acción de tutela de lado en lado, Puerto Gaitán la tiraba a Puerto López, Puerto López para Puerto Gaitán, así duramos más o menos 15 días, no sabían qué responder, en últimas respondieron, pero no de la manera correcta porque ya hay la suficiente jurisprudencia para demostrar que teníamos la razón, que los pueblos afros e indígenas del departamento del Meta tenían la razón, no fuimos consultados, cuando se hizo el otrosí el contrato no nos consultaron, pero cuando hicieron el otrosí tampoco nos consultaron, porque allí tenían que haber hecho otra consulta para poder definir que iban a recortar las unidades funcionales, que no iban a recortar el proyecto, pasaron por encima de esto y simplemente dijeron la ANI dijo en el Contrato en el otrosí número 10 dijo no

aplica, no aplica, no aplica, pero la Gobernación del Meta nos respondió, nos respondió y nos dijo que teníamos 11.000 afros representados en Consejos Comunitarios y demás formas organizativas de los pueblos afros del departamento del Meta, pero también nos dijo que teníamos 25.000 indígenas representados en cabildos, resguardos y vaya coincidencia que están ubicados en lo largo y ancho de la vía, están ubicados en lo largo ancho de la vía pero descaradamente dicen que no tenemos la razón, perdimos la tutela en primera instancia y decidimos no apelarla y hoy estamos ya avanzando ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos porque fue violado nuestro derecho.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señor David Stevenson Blandón:

Fue violado nuestro derecho a avanzar con este proceso, pero ya para ir al tema más de fondo, qué pasó con la ANI cuando llegó al territorio, cuando empezamos la protesta, después de 3 meses de protesta y mesas de diálogos fallidas donde la ANI solamente nos decía, no se puede, no se puede, no se puede, no se puede, dijimos, háganos la doble calzada y dijo de dónde vamos a sacar la plata, pero si tienen proyectado recaudar 6.33 billones de pesos de aquí al 2045 y solamente las obras valen 2.8 billones qué van a hacer con el resto de plata, a dónde se la van a meter, en qué cabeza cabe eso, de que no puedan pagar una doble calzada hasta Granada, lo vimos en Semana Santa una vía completamente destrozada, trancones, unos demorados, o sea, pasar de entrar a Guamal era un odisea es una cosa impresionante y no era el domingo eso fue el sábado que la gente se va rápido.

Pero además de eso, no obstante a eso como miraron que no pudieron negociar con nosotros, la ANI y la Concesión Vial de los Llanos utilizaron otra fórmula que es la más particular de todas, llegaron a ofrecer unas famosas obras sociales por 2.000 millones de pesos de un contrato que la unidad funcional de nosotros vale 158.000 y el 20 de noviembre dijimos, le notificamos a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transporte, a la Contraloría General de la Nación, de la República, a la Procuraduría General de la Nación, a la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República, que por favor no recensionaran la unidad funcional número uno, porque tenía serias deficiencias, hicieron un puente de un solo carril donde les tocó socavar el río para meterlo allí y fuimos a hacer el recorrido con ellos y dijimos no lo reciban, esto lo radicamos el 20, radicamos este documento, pero la ANI informó.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos para que por favor concluyamos.

Señor David Stevenson Blandón:

Informó que el día 10 de diciembre solamente prácticamente 10 días después, sacando los festivos y sacando los fines, ya ellos habían hecho un acta

de recibo de esa unidad funcional uno, por qué la recibieron tan exprés, porque las comunidades teníamos la razón, pero simplemente qué pasó después de allí, la ANI simplemente se puso de acuerdo con los Alcaldes o con el Alcalde del Municipio de Granada y le entregaron 108 filtros de agua para purificar en las veredas, que para mí eso es un claro conflicto de intereses y el Alcalde luego va en el PMU en el que también participa la ANI y la Concesión Vial de los Llanos. En el PMU participa la ANI y la Concesión Vial de los Llanos y no la comunidad y ordenan mover a los policías, pero miren la coincidencia, ordenaron mover los policías, pero no solamente moverlos, cometieron lo más absurdo que me parece a mí en la vida en términos de la seguridad pública, menguaron la seguridad del Municipio de Granada, de Acacias de todos y tienen hoy en los peajes 100, 210 policías cuidando a un privado que nos está robando, que pretende recaudar 6.33 billones de pesos pretenden recaudar, esto le cuesta a la nación estos 310 policías nos cuentan al mes, si un policía gana 3 millones que es lo mínimo que se gana estoy haciendo un cálculo raro, son 630 millones mensuales que le cuesta a la nación tener los policías cuidando este privado, por qué no pagan su propia seguridad privada ellos, pero también por los 3 meses que llevamos van 1.890 millones invertidos en cuidar un peaje que no está cumpliendo, por qué lo digo que no está cumpliendo, la obra solamente va en el 19%, el Laudo Arbitral dijo que tenían que consultarle a las comunidades étnicas y, si no cumplieron por qué los cuidamos y pusimos un derecho de petición también una acción de tutela exigiendo el derecho a la protesta y manifestamos allí que el Alcalde estaba en conflicto de intereses.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Un minuto por favor.

Señor David Stevenson Blandón:

Que había recibido, que había recibido 108 filtros enviamos los videos, el Juzgado se pronunció, pero no se pronunció de fondo cosa rara, ¿no? nunca habló de eso y tampoco habló de que la Gobernadora salió en El Tiempo diciendo que los que estábamos en los peajes éramos unos vándalos, que por ahí pasaba la droga, que por ahí pasaba la delincuencia, también lo pusimos en el derecho de petición, pero hoy vamos a llegar para que lo sepa doctor Sergio que está aquí representando la gobernación, ya tenemos iniciado el caso en la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, porque nuestros derechos están ahí explícitos y si el Estado colombiano no los garantiza llegamos a esa instancia, porque tenemos unos derechos que nos están volando, no pueden ustedes tener 210 policías en el peaje cuando en Granada están los delincuentes extorsionando a los comerciantes en la casilla de asesinatos y la seguridad vuelta nada en el Meta y ustedes cuidando un peaje que está robando su propio departamento, 6.33 billones se quieren llevar, en qué cabeza cabe eso, cuántas veces eso es el presupuesto del departamento del Meta. Muchísimas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias. Continuamos y cerramos con Arley Gómez y posteriormente retomaremos a la Sesión Formal, iniciaría el Representante Parrado, finalizamos y tendríamos la respuesta por parte de los delegados del Ministerio y la ANI, Arley.

Señor Arley Gómez:

Gracias, Senador Fabián muy amable por su invitación, Gabriel Parrado muy querido por esta invitación especial.

Voy a hacerle una confesión a todos ustedes Senadores y Senadoras que me escuchan por allá, de manera constante algunas personas me han dicho que por qué no me postulo como candidato presidencial y créanme una cosa estoy pensándolo seriamente, por qué, porque uno no entiende.

Nosotros llevamos 15 años en una lucha imberbe, uno no entiende cómo hay instituciones que aún con las pruebas que hoy hemos escuchado acá, aún con los datos que Aristides vota sobre la producción agropecuaria, aún con los datos que mi compañera Antonia habla sobre la producción petrolera, las cifras que maneja mi amigo David Mora y las afectaciones que tienen en los derechos humanos la comunidad 3 y 4 o los municipios de Cumaral y Restrepo, no haya nada que hacer, es que no son 2 ni 3 meses son 15 años luchando y voy a recordarles una frase me perdonan, pues señores Congresistas, una frase en latín que dice, Memento mori, recuerda que morirás, nada nos vamos a llevar absolutamente nada, nosotros somos y seremos lo que dejamos como huella en el camino, el dinero no compra la felicidad, pero es imposible que nosotros sigamos con una lucha sin tener una aspiración legítima como la que la gente me pide que tenga, cuando hay un señor todopoderoso en este país que quita y pone fiscales, el mismo Fiscal que en una sesión jurídica enmarcó e hizo el Contrato 444 de 1994 en su Despacho, fue nombrado posteriormente Fiscal y después Ministro de Gobierno y en todos los tres casos exoneró a Odebrecht de estos temas. Ese tema por el cual en todos los países de Suramérica hay casos de corrupción y gente presa, Orlando Odebrecht en Brasil y que no hablamos del caso del expresidente de Perú Alan García, que se suicidó cuando quisieron acusarlo de corrupción en Perú o en Panamá o en Costa Rica.

En el único país que no pasa nada con el cacao más grande es en el nuestro, hay un chivo expiatorio el Gerente de Corficolombiana que lo llevaron preso por nada, es más para que nos hagamos una idea de cuán poderoso es este señor, la oficina de la ANI queda en el 7º piso si mal no estoy, de un complejo industrial que se llama Luis Carlos Sarmiento Angulo, le alquilan las oficinas a la ANI o no sé si sean de la ANI, pero en ese complejo industrial están las oficinas de la ANI, un señor que debía tener casa por cárcel porque ya la edad no le da, no, es premiado, la única forma de que alguien haga algo es cuando la justicia norteamericana lo premia,

perdón, lo premia así con apenas 80 millones de dólares de sanción porque en Colombia no hubo sanciones y ese señor hace entrega de dineros a muchos de los Congresistas que hoy se oponen a un Acto Legislativo del Senador Fabián Díaz, para lograr de alguna manera que esto se haga justicia y salen y votan en contra y desperdician una labor que lleva para bien de un pueblo, es que no estamos pidiendo desde ningún momento que nos regalen nada, nosotros estamos dispuestos a pagar, pero hagan las benditas obras, no es más y le recuerdo algo señores Senadores allá a Fabián, a todos, esto da votos, esta lucha en el año 2019 casi, esta lucha.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señor Arley Gómez:

Gracias Senador. Esta lucha en el 2019 casi me hace Senador, casi me hace Gobernador del departamento del Meta, esto no puede ser que los aportes de Sarmiento Angulo a las campañas deben ser ética y moralmente sancionadas, pero jurídicamente deben ser penalizadas, un hombre con corrupción no puede llegar a seguir financiando y, entonces cuando la gente dice Arley sea usted candidato presidencial, la verdad que lo pienso porque uno no puede aceptar que los mismos con las mismas, el artículo 191 de la Constitución dice que hay 4 pasos que tiene que cumplir, lo cumplimos 20 millones de personas y solamente los mismos que siguen legislando para los mismos se postulan y hablan de seguridad democrática y hablan de cualquier cantidad de problemas, menos de uno que es inmerso a todos como lo es la corrupción. Nosotros hemos visto corrupción y no son palabras mías las dijo Gustavo Petro Urrego, hace tres días, aquel Presidente hoy de la Nación por quien yo no voté, yo no soy petrista pero le reconozco el valor de haberse enfrentado al cacao más grande que es Sarmiento Angulo y le diga en la cara usted se está quedando con la plata de las concesiones, lo pasa en la concesión nuestra, hoy esta mañana con mi compañera Antonia pasamos y levantamos la vara, porque nos sentimos atracados y lo único que esperamos de la Gobernadora, del Alcalde de Acacías es ponernos un fusil en la frente para tratar de apaciguar una lucha legal y, entonces el señor de Coviandina, el Gerente de la Concesión Vial Andina nos mete una denuncia disque por incitar a delinquir, cuando lo único que estamos haciendo es levantar la voz para decirle al pueblo que dejemos de ser pendejos, no sé si acepte ser candidato presidencial la verdad, pero sí dan muchas ganas de tener.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Dos minutos.

Señor Arley Gómez:

Termino. Pero sí dan muchas ganas de aceptar un reto tan grande porque da rabia que habiendo justicia en el país no se aplique, porque habiendo procuradurías no hagan nada, porque habiendo

controlarías no investiguen, porque habiendo policía lo único que hacen ellos es dar las órdenes para que nos saquen a patadas y con los fusiles en la frente y nos demanden y nos amenacen y nos toque irnos del país por algunos meses para poder desde allá ejercer el derecho de alguna manera a seguir luchando por algo. Señores, gracias Fabián, gracias Parradito, porque lo que están haciendo con nosotros es un derecho fundamental a expresarnos y a poderles decir al pueblo que dejemos de ser tontos, porque de los tonticos solamente sacan votos para poder decirnos después que ya nos pagaron con un tamal o con 50.000 pesos. Gracias muy amable.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, compañero Arley, sea también este el espacio de reconocer esa lucha que has venido desarrollando desde hace ya varios años, eres uno de los que empezó este movimiento a nivel nacional y que hoy tiene frutos en todo el país de personas que viven ese descontento, esos atropellos con los peajes y que hemos estado insistiendo y persistiendo en el Congreso que se regule, pero como ya bien tú lo dices lamentablemente los poderes y los tentáculos que manejan estas concesiones llegan al Congreso y vemos cómo se termina también impidiendo no acabar los peajes porque han querido satanizar que vamos a acabar no, regularlos, establecer lineamientos de distancias, de tarifas, evitar lo que hoy en día estamos viendo nosotros a diario en el país que al no tener realmente un panorama claro, pues seguimos viendo lo que sucede en nuestro país, así que ese reconocimiento, por supuesto a ti Arley.

Vamos a retomar la Sesión Formal Secretario. ¿Desea la Comisión retomar la Sesión Formal?

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Sí lo quiere, señor Presidente, siendo las doce y cincuenta y dos (12:52 p. m.).

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Continuamos con el desarrollo del debate. Agradezco a los funcionarios que prestaron atención a las voces de las comunidades, insisto voces que se expresaron en un a un desarrollo, una audiencia en Villavicencio, que no fueron escuchadas y que nos tocó elevar el debate justamente a este escenario de Control Político para que fueran atendidas y eso es justamente lo que terminamos viendo nosotros en nuestro país. Muchas veces de los problemas que hoy en día vivimos se deben a situaciones que no se solucionaron a tiempo y que se dejaron pasar y siguió incrementándose el fervor, siguió incrementándose la molestia y que terminaron derivando en guerra, en muerte, en situaciones dolorosas en nuestro país cuando se pudieron haber solucionado a tiempo, con esto la invitación es evitemos que sigamos viendo lo que pasa en nuestro país con abusos que se tienen con las concesiones y pongamos de una vez por todas una regulación, unos planteamientos claros sobre reglas que nos permita a nosotros evitar que las personas, que las familias, que los ciudadanos tengan que

acudir a instancias de hecho a manifestarse porque es algo que se nos puede terminar desbordando, solucionemos los problemas en estos momentos que estamos a tiempo y evitemos de pronto que después tengamos que nosotros lamentarnos.

Continuamos en el uso de la palabra, por supuesto Secretario, tiene el uso de la palabra.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Muchas gracias, Senador Fabián, estaba debiéndole una certificación y quisiera poder hacerlo ahora, efectivamente tenemos que nosotros enviamos el día 20 de marzo la notificación de la Proposición que convocó a este Debate, tanto a la ANI como al Ministerio del Transporte, la citación para la fecha que se está llevando a cabo hoy con fecha y hora y lugar salió el 2 de abril, es decir, 13 días de anticipación, la Ley 5ª establece que debe ser por lo menos entre 5 a 10 días y de la ANI recibimos respuesta al cuestionario el día 3 de abril de 2025 hacia las 11 de la noche y del Ministerio de Transporte recibimos respuesta a los cuestionarios el día 22 de abril y las excusas lo ratificamos del Ministerio de Transporte lo recibimos el 22 de abril vía correo electrónico que consta y obra aquí en el expediente de la Secretaría y de la ANI lo recibimos vía *WhatsApp*, a través de los equipos del Senador Fabián Díaz.

Asimismo, Senador, el artículo 208 de la Constitución Política establece que las Comisiones Permanentes, como es la Comisión Séptima, podrán citar requerir la asistencia de los Ministros y además de los Directores de Departamentos Administrativos, el Gerente del Banco de la República, los Presidentes, Directores o Gerentes de Entidades Descentralizadas de orden nacional.

Como también el artículo 135 numeral 8, establece que en caso de que los Ministros, Superintendentes o Directores de Departamentos Administrativos no concurra sin excusa aceptada por la respectiva Cámara, esta podrá proponer moción de censura, sin mencionar las normas concordantes de la Ley 5ª o mencionándolas el artículo 250 y el artículo 30 del Reglamento del Congreso. Gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias, Secretario por la claridad. Continuamos en el uso de la palabra, Representante Parrado.

Honorable Representante Gabriel Ernesto Parrado Durán:

Gracias, Presidente, gracias, Fabián y gracias a todos los Senadores de la Comisión Séptima por atender este llamado urgente, trascendental de la comunidad del departamento del Meta. Pero este ejemplo que está dando la comunidad del departamento del Meta tiene que convertirse en un testimonio de que sí es posible, peajes como La Libertad que llevan hoy 261 días con la vara levantada, es un ejemplo de resistencia, peajes como los de Puente Amarillo con más de 160 días,

Iraca, Ocoa con un promedio similar de ciudadanos y ciudadanas de bien, no ciudadanos y ciudadanas que quisieron hacerlos ver que reclaman unos derechos y por reclamar unos derechos, entonces algunas instituciones son capaces de escribir en un comunicado que hacen parte de ciudadanos que transgreden la ley, luchando también se está construyendo país, si no fuese por las luchas del pueblo colombiano tal vez ni tendríamos la propia libertad que fue gestada hace muchos años.

Yo quiero ubicarme en unos tiempos atrás, porque el problema de los peajes es un problema de concesión de un Estado diferente al que nosotros conocimos y voy a hablar aquí para los veteranos mayores de 55 y no había peajes y estos aparatos no existían, pero sin embargo, se vendió una empresa del Estado que se llamaba Telecom porque se dieron cuenta de que alrededor de las comunicaciones podía haber un excelente negocio y, entonces sobre los derechos humanos como lo decía el compañero Acero, empezaron a primar los negocios, independiente de los derechos y especialmente de la vida humana y se vendió Ecogas y Promigas y Granahorrar y el Banco Agrario se llamaba Caja Agraria, las Electrificadoras de Santander, Norte de Santander, Cundinamarca, Boyacá, se vendieron unas acciones de Ecopetrol con el cuento de bocaratizar la propiedad de las petroleras, se vendió el Banco Popular, Electricaribe, Isagén, el Instituto de Crédito Territorial donde muchos colombianos pudieron adquirir su casa a precios justos. Isfopal que nos permitía hacer infraestructuras de acueductos y alcantarillados, El Icse, Cerrejón del Norte, Carbocol, la productora de papeles Propal y termino porque la lista es larga de cómo se cogió al Estado y se le entregó a los privados y ahí cayeron también los Ferrocarriles Nacionales, porque este es el único país del mundo que decidió acabar los ferrocarriles cuando todo el mundo iba en la dinámica de un sistema multimodal de crear y tener vías ferroviarias que conectaran más rápidamente sin acabar las vías terrestres, ni las vías fluviales, ni las marítimas.

Y en ese orden de ideas, pues que podría quedarme aquí hablando de cuántas instituciones desaparecieron, estaba el Ministerio de Obras Públicas que existió desde el año 1905, estoy hablando para los veteranos, historias que no se enseñan ni en las escuelas ni en los colegios, porque la historia también la desaparecieron y nos cuentan otras historias ahora diferentes y fue reestructurado este Ministerio de Obras Públicas, repito, que hacía carreteras, que hacía túneles, que hacía obras que todavía voy a darles un ejemplo sencillo, en Villavicencio existe el puente sobre el río Guatiquía hace años y al lado hicieron un pontazgo y ha tenido cualquier cantidad de dificultades, el puente del Guatiquía ni siquiera lo pintan y ahí está.

No voy a hablar mal de la juventud Fabián no se sienta aludido, era cuando los veteranos manejábamos que aquí también se habló del contravalor, la corrupción, era cuando los veteranos y los hombres y mujeres de este país no habían

llegado a ser carcomidos por el cáncer de la corrupción y se trabajaba con ética y entonces la varilla era de media y era de media tal como decía en el contrato y las obras perduraron, es que uno se va por la vía Villavicencio Granada y unas obras o mejor me voy a venir Villavicencio Bogotá y el túnel 13 que no se ha inaugurado ya se derrumbó y el puente Chirajara sin inaugurarlo se cayó y no traía preparado eso, pero les cuento y se hizo un Tribunal de Arbitramento Viceministra y cómo le parece que el Estado aunque no haya participado en esa obra, ahora es culpable y tiene que pagar ¿cómo les parece?, porque los Tribunales de Arbitramento son Tribunales de amigos para beneficiar a los privados porque hasta la justicia se corrompió y, entonces cuando llegamos al Ministerio del Transporte, eso no es culpa de los funcionarios, un saludo para todos los funcionarios porque es que eso no es culpa de los funcionarios, es culpa de quienes manejan el país desde arriba y dijeron todo en el país se convertirá de aquí en adelante en un negocio a pesar de que la Constitución del 91 dice que somos un Estado Social de Derecho, lo dijo el compañero Acero y, entonces el Estado Social de Derecho desapareció, pues está la Constitución, pero desapareció y aparecieron los negocios y todo se volvió plata.

Y, si usted va a un debate de salud, pues es porque la gente no le importa la vida humana, sino que a la EPS le interesa es cuánto se va a ganar no importa si se murió doña María, don Pedrito o el que sea y le dan paliativos a la gente, entonces la Agencia Nacional de Infraestructura en alianza con el Ministerio del Transporte y con el INVÍAS y con los privados, montaron 180 peajes en Colombia y ya decía el Senador Alirio Barrera un saludo para él, que hace también parte de este debate y van a inaugurar unos allá en Yopal, en Casanare y van a inaugurar otros en otra parte y parece que el Estado desapareció y la única opción que tenemos de vías es a través de las apps que yo pregunto, ¿será la única opción? y, entonces yo mismo me contesto, puede ser que sea la única opción, lo que no está bien es que si yo compro este lapicero en 5.000 pesos se lo venda a otra persona y le diga ya no le vale 5.000, sino que le vale 15.000 y me lo paga en 30 años y como tengo que colocarle unos réditos de la plata, etc., etc., y traer de valor neto a valor futuro, que los montañeros también entendemos de eso.

Entonces tenemos disque concesiones a 30, 40 años y le hice una pregunta en la Audiencia Pública a un señor de una Concesionaria que no me la supo responder, si es que el tráfico promedio de ese tiempo eran por decir algo 100 carros y ahora el tráfico promedio lo dijo el compañero que habló de Restrepo, que también sucede en Acacias ya no son 100 carros, son 1.000 carros o ustedes no vieron acaso lo que sucedió en la carretera Bogotá Villavicencio en el último puente de Semana Santa, un millón de personas bajaron a los llanos orientales, 35.000 carros más o menos pasaron por los peajes, ese no fue el cálculo con que hicieron la tasa interna de retorno y el valor del contrato y,

además les cuento una cosa, revisen los contratos y verá que antes tocaba si decían que pasaban 1.000 carros y no pasaban sin 800, cómo les parece que tocaba que pagarle a la concesionaria los 200 carros que no pasaban, pero si pasaban 1.500 carros la concesionaria no nos daba nada.

Unos negocios bien leoninos que vale la pena ojalá que en las Universidades donde se enseña Ingeniería Civil y donde se enseña Economía y Administración de Empresas, estuvieran analizando estos casos, de esos 180 peajes, 119 según lo que yo consulté, los tiene la Agencia Nacional de Infraestructura la ANI y allí se habla de estructuración, construcción, operación y mantenimiento y yo me hice una pregunta y me puse a buscar y quién controla el precio de los peajes en Colombia y leí una cosa reciente para no hablarles de todo, abro comillas, en cumplimiento del Decreto 050 del 2023, el Ministerio del Transporte, porque es que yo estuve en el Ministerio del Transporte, he estado con los compañeros hablando varias veces, ya van dos con la Doctora, creo que son tres Ministras los que llevamos y yo les pregunto porque yo, pues como trato de ilustrarme porque soy bruto, pero arriesgado y pregunté quién controla el precio de los peajes en Colombia, dice, en cumplimiento del Decreto 050 del 2023 el Ministerio del Transporte, el INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura diseñaron y aplicaron los mecanismos para el restablecimiento de las tarifas de los peajes antes del 31 de diciembre de 2024, porque es que me decían que el Ministerio del Transporte no tenía que ver y que eso era la ANI y que era el INVÍAS, pues resulta que nosotros como Gobierno yo soy del Partido de Gobierno, eso no me inhibe de defender la comunidad, diseñaron y aplicaron los mecanismos para el restablecimiento de la tarifa de los peajes antes del 31 de diciembre del 2014, cierro comillas.

Y me puse a preguntar también y qué se hace con esa plata o cómo está regulado y dice, la Ley 105 de 1993 establece que al menos el 50% de los ingresos de los peajes deben destinarse al mantenimiento de las vías del departamento dónde se recaudan y, entonces uno pregunta o Fabián y Senadores que nos están escuchando, o sea, que nosotros legislamos y hacemos leyes y se convierten en un saludo a la bandera porque, ah no hay tiempo, bueno.

Entonces, miramos lo siguiente, cómo funciona este cuento, la concesionaria a través de sus casetas, que, además donde había una caseta de un pontazgo ilegal, montaron una casetica pequeña y yo pasé el domingo pasado y me quedé aterrado, porque también alguien lo dijo aquí lo mejor de los peajes son las casetas y son tan buenas, mi Doctora Vice y todos los que me escuchan que en Naranjal se vino un derrumbe, una avalancha y se llevó todo menos las casetas, menos las casetas, si de esa misma estructura hubiesen hecho el puente no se lo había llevado la avalancha y no estoy diciendo mentiras y si usted va ahorita Puente Amarillo, yo me quedé aterrado, me pareció que no estaba pasando un peaje, sino una fortaleza, me sentía en la era en la

Edad Media, en los bunker que hacía la gente para proteger sus reinos.

Entonces la concesionaria recauda la plata con unos funcionarios, óigame bien, precarizados, precarizados, una niña o un joven recibe una plata durante un tiempo de pie, aguantando todo y uno le dice a la gente no le diga que las niñas nada tienen que ver, aguantando cualquier cantidad de cosas, entonces la concesionaria recibe la plata, dicen que la mete en una fiducia y, por eso el Presidente Petro dijo, vayan y esculquen allá, porque allá debe haber plata guardada y si saben por qué debe haber plata guardada, porque si ustedes van y revisan las obras, favor que le pedí a la Ministra que revisaran las obras, solo obras inconclusas, ya que hablaron de que la obra va en el 67%, debería ir en el 67% y va en el 19% y cómo así, es como si yo llegara a alguna parte y me cobraran un almuerzo que no me he comido o que me hicieran poner apellido a un hijo que yo no he concebido, suele suceder, por qué digo esto, porque si la obra no está terminada y la obra no está entregada y la obra no es recibida por la interventoría y la obra no es recibida por la ANI, no se le puede hacer el giro por la unidad funcional que esté cobrando la concesionaria, si me equivoco me corrigen repito, porque yo dije que soy bruto, pero arriesgado y estoy diciendo esto y esto está saliendo a todo el país a través del Canal del Congreso, Comisión Séptima de Senado; vuelvo y repito la concesionaria recibe unos recursos, los coloca en una fiducia del proyecto y cuando la obra está terminada y entregada con recibo de interventoría y de la ANI y que está a plenitud, entonces se le hace el giro correspondiente por la unidad funcional que esté cobrando.

Y también me pregunté ¿y cómo distribuyen la plata?, es posible que la fuente no sea lo mejor, pero yo leí que decía que 200 pesos de cada vehículo que paga cada vehículo que pasa por los peajes son destinados al fondo de seguridad vial, el resto se distribuye de acuerdo con el peso porcentual de cada una de las unidades funcionales en las que está dividido el proyecto, o sea, cuando yo paso por el peaje pregunto y pago 26.400 pesos en Pipiral, 26.400 y ¿si sabe qué es lo que va a pasar con Guayavetal?, me voy a detener ahí un momento ya que Fabián me dijo que no tenía límite y aprovechando para hacer pedagogía, van a acabar a Guayavetal, ya le quitaron la mitad para hacer una vía y ahora le colocaron un peaje en Pipiral de 26.400, yo que trabajo, saludo a la gente de Comagú en Guayavetal con cooperativas y gentes productoras, quién baja a Villavicencio a vender algo con un peaje de 26.400, pero si se viene para Bogotá, le toca pagar otros dos y le sale más costoso y si usted va y mira el desarrollo de Guayavetal se detuvo por el peaje, porque ya nadie para en Guayavetal ni a comer arepas, porque toca a toda mierda pasar por ahí porque la congestión vial no le permite a la gente hacer ejercicio turístico y comprarle a la gente de Guayavetal, o sea, que la gente de Guayavetal está destinada prácticamente gracias a la concesionaria y al desarrollo como

dijo el compañero Forero Arístides, de que es o es progreso a costillas de quién.

Y miremos algo que a uno le llama la atención, la gente le pregunta a uno todos los días, Representante, ¿no hay una ley que diga que entre un municipio y otro, entre un peaje y otro, no debería existir una distancia prudencial para poder colocar un peaje?, oh, yo sé que no fue el Gobierno del cambio, pero me estoy dando cuenta que se están como contagiando también, porque repartieron peajes, repartieron peajes como repartir cualquier cosa sin entender que eso iba a afectar a las comunidades, entre Villavicencio y Bogotá hay 86 kilómetros, 3 peajes, si quiere divida 86 entre 3 cuánto le da, no le da ni siquiera 30, o sea, menos de 30 kilómetros un peaje, pero eso es pasable, Puente Amarillo está a 6 kilómetros de Villavicencio, este viejito de 70 años en la bicicleta se gasta 12 minutos porque hice la prueba desde el puente al peaje, afortunadamente las ciclas no pagan peaje, sino el viejito no iba, no han entendido desde el Gobierno que esto afecta el turismo, que la gente tiene que ir a estudiar porque en Restrepo no hay Universidad, no hay Hospital de Especialistas y una cantidad de cosas hay que ir a hacer desde Restrepo a Villavicencio, imagínese cuánto afectará el presupuesto de una familia pagar este peaje, Ocoa, yo estaba a 24 kilómetros, 34 minutos me gasté en la bicicleta, Iraca está a 75 y quiero decirles que La Libertad está de mi casa que es en Apiay ahí el peaje no hay ni siquiera 15 kilómetros, lo que pasa es que la gente a veces como no hacen los estudios y se legisla desde Bogotá, no son ustedes los que están aquí presentes, porque los peajes no nacieron en el Gobierno del Presidente Petro en este caso y, entonces uno pregunta, cuál era la intencionalidad de entregarle a 8 familias voy a leer el más importante de todos Sarmiento Angulo, los Correa, Mario Huertas, los Solarte, los Aristizábal, los Pachecos, los Almín y los Bautistas, 8 familias que controlan la mayoría de los peajes en Colombia.

Y mire lo que dice en el periódico Las dos Orillas, aunque Mintransporte quiere intervenir para que no se disparen los precios de los peajes, su margen de acción es limitado por tratarse de un mega negocio privado, esto no era para beneficiar al pueblo colombiano, o sea, sí qué bonitas las vías posiblemente, posiblemente porque es que hay en algunas partes que las concesiones cogen la plata y no hacen mantenimiento, porque aquí dicen estructuración, construcción, operación y mantenimiento y no hay mantenimiento y cuando estructuran los proyectos, yo pregunto, ¿cuál es esa ingeniería?, yo pregunté cuál es la ingeniería del puente Chirajara, cuál es la ingeniería del túnel 13 y podría quedarme acá los puentes que se cayeron por la vía de en Casanare Senador Alirio Barrera, se cayó el puente eso no tenía ni un año, entonces yo digo, cómo estructuran, cómo construyen y cómo mantienen.

Y, termino diciendo lo siguiente, si hay obras de mala calidad, si las obras no cumplen, si las obras

no van en el avance que deben ir, si las obras como explicaron aquí los compañeros afros, no fueron concertadas, si los estudios no fueron hechos como dijeron otras personas, la pregunta es, ¿ante qué estamos?, si los peajes siguen existiendo, seguirán existiendo y las comunidades se seguirán afectando, porque los dueños de estos proyectos que tienen el combo completo y, por eso, es que no se pueden en ocasiones mirar esos contratos, porque son los que estructuran, son los que colocan la plata, se auto vigilan, hacen las interventorías, cuando pasa lo que pasó en el túnel 13 o en Chirajara, ellos mismos hacen un Tribunal de Arbitramento y ellos mismos se construyen, se vigilan, se auto vigilan, la pregunta es, en manos de quién está el mismo, como dicen por ahí popularmente, ellos mismos patean el tiro de esquina, van y lo cabecean y ellos mismos nos meten los goles.

Entonces desde aquí como Representante, pero más como ciudadano, quiero decirles al pueblo colombiano; primero, que Senadores como el que tengo aquí a mi derecha Fabián Díaz, que de verdad van y se interrelacionan con la comunidad y le preguntan a la comunidad y nos ayudan a las Audiencias Públicas y nos ayudan aquí en los Debates de Control Político, es que a ustedes los que acaban de hablar hoy, estas curules también les pertenecen, porque si ustedes no optan por el poder legislativo, alguien lo dijo aquí también, estarán en manos de los mismos con las mismas que son patrocinados en ocasiones por quienes hoy atentan, no estoy hablando solamente de los peajes, estoy hablando de diferentes sectores de la economía nacional, entonces sean bienvenidos al poder legislativo, hoy se sientan temporalmente, aquí también desde acá les digo que no voy a reelegirme, pero sí quisiera ver que llegaran Senadores y Representantes como el compañero Fabián Díaz, que de verdad defienden los intereses de las comunidades y que lo mismo hagan en sus territorios, alcaldes, gobernadores, concejales, diputados, porque la culpa no es de la vaca, la culpa no es de la vaca, la culpa es del mismo pueblo que elige sus propios verdugos y que luego busca la manera de que ese propio verdugo trate de defenderlo, cuando sus intereses están para algunos subrayo cooptados por el poder en este caso de un señor como Luis Carlos Sarmiento Angulo, que es dueño de un buen número de peajes y ya leí las otras familias que para devolver, no sé cómo se dice desde el punto de vista jurídico, deshacer ese contrato no va a ser nada fácil, porque tiene cláusulas, re cláusulas, contra cláusulas, pero con eso no estoy diciendo que es imposible deshacer o que se implemente otra política de la construcción de vías en el país

Y lo mismo queda para las instituciones que leí hace un momento, las comunicaciones eran del Estado y nos comunicábamos, apenas vieron que había un negocio muy... entonces, vendamos Telecom, vendieron Ecogas, vendieron los bancos, vendieron las electrificadoras y ahora dice que qué vamos a hacer si va a haber racionamiento, pues es que estamos cooptados por el poder de los

poderosos y qué vamos a hacer desde el punto de vista de la minería, pues ustedes se dan cuenta y no quisiera hablar de eso porque eso sí que sé harto, pero las concesiones petroleras por algunas cosas nos pagan en el petróleo en los Llanos nos pagan el 8%, el 10%, pero ustedes de pronto no saben es que cuando presentan sus estados financieros tienen unos descuentos, pero ustedes tal vez lo que no saben es que las regalías, eso lo acaba de replantear la Corte porque eso se metió en la Reforma Tributaria, de que las regalías fueran regalías, no, si el señor paga 5.000 millones de pesos o la empresa paga 5.000 millones de pesos por regalías, cuando va a presentar sus estados financieros dicen debe pagar 20.000 de impuestos, dice yo ya pagué 5.000 por regalías, entonces las regalías no son regalías y nosotros nos rasgamos las vestiduras diciendo que las regalías son regalías y resulta que son impuestos pagos por anticipado, esa es la pedagogía que hay que empezar a hacer porque este Estado está diseñado para que no funcione a favor de las comunidades, sino que funcione para unos pocos que se enriquecen gracias al trabajo y gracias al esfuerzo y gracias al sudor de hombres y mujeres que en este país quieren aportarle riqueza y construir un país más justo, más equitativo, más incluyente, más diverso y más próspero, pero lo necesitamos más consciente, he dicho y si lo dice Parrado póngale cuidado. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Muchas gracias a usted, Representante. Aprovechar también este el espacio para agradecer esas luchas que ha venido desarrollando, que ha venido liderando, sabe el cariño y aprecio que tengo hacia usted, la admiración de las luchas que ha adelantado y, pues aquí estamos justamente para sumar, para poder desde diferentes frentes afrontar una problemática en nuestro país y es que Colombia es uno de los países con la mayor cantidad de peajes, las tarifas más costosas, las distancias más cortas y, por supuesto, los abusos que se tienen con las comunidades, abusos en razón a que se paga por un servicio que en muchos casos no se recibe.

Vemos vías que no cuentan con las condiciones especificadas, ni siquiera en los mismos contratos, vías que eso sí 500 metros antes de llegar al peaje vemos excelentes condiciones, pero 500 metros después de salir del peaje nos encontramos con una trocha, vías con cráteres, vías que no tienen la señalización, la iluminación, que no cuentan ni siquiera con grúas, no cuentan con ambulancia, sucede un siniestro y nadie responde, no pasa nada, entonces esto ha llevado justamente a las comunidades a terminar usando las vías de hecho.

Hemos visto y en el caso puntual del Meta y aquí lo han escuchado el clamor de las comunidades y sus razones son legítimas, o sea, si nosotros escuchamos, analizamos, vemos lo que aquí se está planteando, las problemáticas que se tienen, las irregularidades que se han venido desarrollando, a nadie le puede llegar a caber la menor duda que sus luchas son justas, sus luchas son más que argumentadas y

es por ello que trasladamos el escenario de esa Audiencia que lo he dicho ya en varias ocasiones en este espacio de Debate de Control Político, una Audiencia que fue de sordos, porque pese a buscar una solución a extender los puentes con el Gobierno nacional, pues no se logró ningún avance, ningún compromiso, no se logró absolutamente nada más que un ah bueno, eso nos llevó justamente a este escenario de Debate y Control Político y no quiero, por supuesto, extenderme porque en este espacio, en este escenario la voz la han tenido y quiero que la tengan las comunidades que han estado allí, que se han asoleado, que han sido amenazadas, que han sido perseguidas, judicializadas, que han estado al sol, al agua, luchando una justa causa de una problemática que viven a diario, aquí ya lo han expresado sus voces que para cualquier tipo de servicio, para educarse, para atender temas de salud, adelantar trámites tienen que atravesar peajes que hacen parte de su área de incidencia que los termina literalmente saqueando.

Las tarifas que se tienen que son tarifas que no tienen un control que año tras año se siguen incrementando, no en un IPC, sino en un incremento establecido en contratos que insistimos nocivos, mañosos, engañosos, corruptos, que se han firmado y que lamentablemente por más y hay que decirlo, voluntad que se tenga del mismo Gobierno al ser contratos firmados escasamente tienen posibilidad de maniobra, pero también hay que decirlo y sea este también el escenario, que hay un incumplimiento, hay un incumplimiento en obras, hay un incumplimiento en la prestación del servicio y que ahora claro, por supuesto, en razón al levantamiento de las talanqueras están justificando que es por ello, cuando no tienen razón ni sentido que en 5 o 6 meses casi que ha llevado la protesta las justifiquen el retraso de años de no desarrollar las obras, más de 10 años entonces no nos vean la cara tampoco, que si bien están maniatados en algunos temas,

También necesitamos ver la voluntad del Gobierno nacional para atender una problemática que hoy el caso puntual es en el departamento del Meta, pero que también, por supuesto, vemos en todo el país y mí me sorprende y hago un llamado al Gobierno nacional de Gustavo Petro, porque me imagino que es Gustavo Petro y bajo sus lineamientos que debe estar direccionado el Gobierno, porque pese a que nosotros hemos estado insistiendo en la regulación, un proyecto que no es nuevo que, incluso, cuando Gustavo Petro era Senador lo acompañó, lo apoyó, ahora sus Ministros, sus funcionarios no lo apoyen, entonces qué estamos haciendo, estamos identificando un problema, estamos planteando una solución y quienes me conocen y saben nosotros no nos casamos en argumentos únicos, sino permitimos que el desarrollo del debate, pues pueda moldear posturas y plantear modificaciones y cambios que en nuestra iniciativa de ley, insisto, no se busca eliminar los peajes, se busca regularlos estableciendo unas distancias de 150 kilómetros, que nos han dicho, no,

que la distancia, bueno, sentémonos y organicémonos y bueno y planteémonos y nos ponemos de acuerdo, si no es 150 concertemos, pero no podemos nosotros dejar como actualmente tenemos el panorama de peajes de distancias de 10 kilómetros, 6 kilómetros, 10, 20, 30 kilómetros eso es un exabrupto y no nos pueden llegar a decir porque también es otro de los argumentos que han dicho en relación al proyecto de peajes, que estamos buscando que se adelante su trámite es que estamos en contra de la infraestructura vial y nos preguntamos, entonces, cómo hacen los otros países, serán magos, entonces, ¿no? o no, o más bien somos nosotros los magos que desaparecen la plata, las obras, no los magos parece que son acá, porque allá sí vemos las obras, las vías, la infraestructura con distancias de peajes razonables.

Nosotros planteamos 150 en Ecuador, 200 kilómetros un peaje a dólar, entonces y tomamos de ejemplo a Ecuador que tiene condiciones pues similares a las nuestras, porque, pues hay que entrar también a reconocer que pues tenemos retos de ingeniería que se requieren de inversiones importantes, pero en ningún momento vemos nosotros que se justifique el número, la cantidad, las distancias, las tarifas, los abusos, los atropellos que se tienen con las comunidades en razón a un negocio y no nos digamos mentiras, por qué nos vamos a decir mentiras si sabemos la razón de esos peajes, la razón de esos negocios, el detrás de las firmas de esas concesiones y es que si entramos a revisar efectivamente quienes han venido financiando los gobiernos, quienes han venido apoyando económicamente elecciones, reelecciones, pues casualmente han sido los principales beneficiados de esas concesiones y de, por supuesto, grandes contrataciones que se dan en el Estado colombiano con respecto a grupos económicos, que no debemos nosotros ocultar sus nombres como Sarmiento Angulo y por supuesto otros, pero, pues nos llama la atención Sarmiento Angulo porque pese a que la evidencia no solamente taxativa de cómo financia y recibe, por supuesto, beneficios en contratación, sino, incluso, en testimonios de corrupción en testimonios, en pruebas, en evidencias, no pasa nada, es una burla a la justicia, a los estamentos del Estado ver como el poder económico termina sencillamente saliéndose con la suya, pagando unas cuantas multas fuera del país, donde, oiga reconoce fuera que del país que efectivamente se cometieron sobornos, pagos, pero en Colombia no, no pasa nada, ah firmones, o sea, todos.

Yo creo que alguna vez hemos sido trabajadores, quién en su sano juicio en el desarrollo de su trabajo, en sus funciones va usted a sacar de su bolsillo una coima para pagar un contrato y quedarse con una contratación donde usted no va a ganar, sino su mismo salario, pues hombre ahí vemos los firmones que terminan culpándose, que, por supuesto, gratis no es pero sus patrones en el caso de Sarmiento Angulo y el caso de corrupción de Odebrecht, no pasa absolutamente nada, si sus firmones cae el

Gerente y pagó la coima y de dónde salió el dinero, o sea, no nos crean a nosotros tan pingos como decimos en Santander, entonces ese es el panorama que tenemos nosotros en nuestro país.

Yo sí espero y recalco, ya no me voy a extender más, las respuestas por parte del Ministerio, necesitamos propuestas, necesitamos que las comunidades hoy no terminen con la misma sensación de la Audiencia de irrespeto, porque primero empezamos mal, porque el debate, la citación eran las cabezas del Ministerio de los funcionarios, empezamos mal, pero espero, aspiro, deseo que, pues terminemos bien, porque nosotros y en nuestro ejercicio de función de Control Político, pues este no es el único escenario que nos queda.

Sí, ya ha sido reiterativa la, ya ha sido reiterativa la inasistencia por parte del Ministerio de Transporte, la Ley 5ª y el Secretario lo ha dicho y en los diferentes escenarios de Debate y Control Político ha quedado muy claro y es que al no asistir al su excusa como ya ha sido en dos ocasiones votada en este recinto de la Comisión Séptima de Senado, negativas esas excusas que no tienen presentación, que siempre terminan siendo un día antes, dos días antes, en la noche capaz hasta el mismo día, algunos hemos visto que ni siquiera pasan excusa, pues nos queda a nosotros la moción de censura, moción de censura que he dicho que vamos nosotros en el caso de llegarse a dar el escenario a, por supuesto, desarrollar, porque aquí no solamente es el irrespeto a la Comisión a esta Célula Legislativa, a esta Comisión Constitucional, no solamente es el irrespeto a la Rama del Poder Legislativo, sino a las comunidades que se trasladaron desde sus territorios, que alzaron su voz, que expresaron las inconsistencias, que expresaron su dolor, que demostraron las irregularidades, que justificaron sus luchas, ese irrespeto no lo vamos a tolerar.

Necesitamos respuestas, necesitamos que las comunidades hoy digan hay un norte, hay alguna posibilidad, está esto y que, por supuesto, tengamos trazabilidad, porque aquí también pueden hablar hasta mu, pero necesitamos una trazabilidad que nos permita hacer seguimiento a lo que de aquí y soy positivo y estoy hablando de que espero salgan algunas propuestas que podamos hacer seguimiento, junto con las comunidades que nos han acompañado y, por supuesto, los que están en el territorio, porque nosotros aquí estamos, digo nuestro rol de legisladores pues poco arriesgamos, nosotros estamos con un esquema, estamos en unos escenarios donde, pues hay unos privilegios, pero las comunidades que están allá están siendo perseguidas, judicializadas, amenazadas, bajo el sol, la lluvia, esas personas a ellas que no tienen la posibilidad que nosotros sí tenemos, a ellas son las que nos les debemos y a ellas son las que debemos buscar nosotros que se respete lo que aquí se ha dicho, lo que aquí se ha argumentado y de esa forma llevarles soluciones, porque acá hay representantes de esas comunidades, pero quienes están allá sufriendo y viviendo, por supuesto, son

muchas más voces que están atentas a lo que hoy aquí se decida, a lo que hoy aquí se haga, así que no siendo más yo me permito otorgarle la palabra Viceministra, insistiéndole y pidiéndole que sea propositiva para que de esa forma las comunidades que la están observando tengan una respuesta, tiene el uso de la palabra.

Ministerio de Transporte, Viceministra de Infraestructura, Doctora Liliana María Ospina Arias:

Buenas tardes ya, muchas gracias, honorable Senador Fabián, a los demás asistentes, muchísimas gracias por invitarnos a este espacio.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Disculpa una corrección, no fue una invitación fue una citación para que quedemos totalmente claros y de pronto un punto, tenga presente que este debate no se hace a la persona, sino a la institución, en ningún momento de pronto mis palabras pueden llegar a ser fuertes, es nuestro estilo, es nuestra forma de desarrollar los debates, pero siempre es a la institución por supuesto, respetando por supuesto siempre a la persona para que...

Ministerio de Transporte, Viceministra de Infraestructura, Doctora Liliana María Ospina Arias:

No, entiendo perfectamente la condición de citación, me refería a una invitación es, digamos, como a todos los que estamos en esta sala, que no solo estamos citados, sino que también hay muchos invitados y eso, pues, digamos, agradeciendo que se toma la iniciativa de generar, digamos, este espacio de encuentro como dando continuidad también lo entendemos así, a la Audiencia que se llevó a cabo en semanas anteriores directamente en territorio, pero completamente claro que estamos en el marco de una de una citación de Debate de Control Político.

Quisiera mencionar como dos aspectos importantes, uno de cara a los nuevos contratos de concesión que se están estructurando y otro de cara a las situaciones que ya tenemos en el marco de contratos vigentes, yo no me voy a referir de manera específica a los tres corredores que tenemos hoy en cuestión, ahora le daré la palabra a la representación de la ANI, para que de manera muy específica responda aspectos puntuales, pero sí quisiera aprovechar este espacio para mandar un mensaje que considero que es importante y de interés de todos los acá presentes.

Primero, en este Gobierno del cambio también tenemos muchos reparos con los contratos de concesión 4G y creo que es ampliamente conocido por todos, que hemos venido heredando unos modelos de contratos de concesión en el cual pues la administración ha venido sintiéndose maniatada frente a posibilidades de ajuste, sin embargo y esto hace parte de las instrucciones que ha dado la señora Ministra María Fernanda y que además el nuevo

Presidente de la ANI Óscar Torres está bastante alineado con ese compromiso y es de sentarnos en la revisión de las condiciones contractuales de los contratos, tanto de las IPES como de las concesiones vigentes, porque esto no es solamente una problemática del Meta esto es una problemática nacional, no se presenta en la totalidad de los corredores del país, eso también es importante, porque también es de precisar que si bien existe un interés de revisar las condiciones contractuales de estos contratos de concesión para hacer propuestas de renegociación a los concesionarios, pues esto tampoco nos puede abrir una brecha para todos los corredores nacionales, entonces hay que revisar las condiciones particulares de cada situación y por qué lo decimos de esta manera, porque nosotros también desde el Gobierno nacional estamos comprometidos con la necesidad de tener políticas diferenciales para los territorios que hoy presentan mayores brechas de desigualdad social.

Ustedes lo han escuchado seguramente en varias oportunidades donde estamos comprometidos con mejorar condiciones de accesibilidad y de conectividad regional, sobre todo en lo que tiene que ver con el Pacífico colombiano, con la Orinoquía y todo el oriente colombiano y con la Amazonía colombiana, que son territorios grandes territorios que han estado históricamente excluidos de las políticas y de las mayores inversiones desde el Gobierno nacional.

En esa medida, pues el Meta hace parte de estos territorios que para nosotros son estratégicos, en una política de reducción de brechas y, por eso el interés desde el Gobierno nacional de continuar con la revisión de estas situaciones que entendemos son desfavorables para el desarrollo socioeconómico de territorios muy estratégicos para el desarrollo nacional, entonces no traigo una respuesta específica ni una solución concreta para los tres corredores que hoy nos convocan, pero sí quería mandar el mensaje donde entramos en un proceso de revisión de los contratos de concesión, priorizando corredores nacionales que son estratégicos para la reducción de brechas y el Meta está incluido dentro de estas prioridades.

Por otro lado, quisiera contarles también que en el marco de los nuevos procesos de estructuración de los contratos de concesión y de las apps que se adelantan en la ANI, nosotros hemos venido recibiendo unos insumos técnicos muy importantes de parte de la UPIT, la UPIT que es la unidad de planificación de la infraestructura de transporte del país que hace parte del sector transporte, donde a partir de unos análisis de los modelos de concesión que hemos venido implementando ya en las últimas casi dos décadas, consideramos que es momento de hacer unos ajustes importantes de cara a las nuevas estructuraciones, yo aquí voy a solamente mencionar algunos de ellos y es que tienen que ver con directrices como no instalar nuevos peajes en los nuevos contratos de concesión, directrices que tienen que ver donde el Opex no supere el Capex, que

es parte de lo que también aquí se ha mencionado y de una bolsa de recursos para apoyar al INVÍAS en el mantenimiento de infraestructura a su cargo, pues que sabemos que el INVÍAS opera de forma directa acciones de rehabilitación, mantenimiento y demás por fuera o al margen del modelo de concesión, entonces esto también lo venimos trabajando con el liderazgo del Ministerio de Transporte, porque, pues también estamos convencidos así como ustedes, de que si bien el modelo de concesión puede funcionar muy bien para unos corredores, no funciona también para todas las zonas del país y en esa medida pues hay que ir transitando de una forma más decidida a la combinación de modelos de contratación para la rehabilitación y el mejoramiento de las vías nacionales, entonces yo quisiera con este contexto y con esta información, en términos de la política que desde el sector transporte se ha venido instalando para el manejo de estas situaciones en particular, darle la palabra a la ANI para que de forma puntual nos amplíe y nos precise información de cara a algunas preguntas específicas que se han dado frente a los corredores que hoy son objeto de la citación. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Tiene el uso de la palabra la delegada de la ANI, pero déjeme decirle también Viceministra que hasta el momento vamos en ah, bueno gracias, o sea con todo el respeto no vemos mayor voluntad por parte del Ministerio de Trabajo, perdón, de Transporte con respecto a lo que aquí se ha venido denunciando, lo que aquí se ha venido argumentando, lo que aquí las comunidades insisto, se trasladaron desde sus territorios al Congreso porque en Villavicencio fueron irrespetadas, no fueron escuchadas, fueron ignoradas para hoy nuevamente revictimizarlas porque no se están sintiendo escuchadas, tiene el uso de la palabra la delegada de la ANI.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Gerente de Proyecto, Doctora Luz Ángela Sierra Oliveros:

Muchísimas gracias. Muy buenas tardes a todos. Acudiendo a esta citación por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, pues retomo las palabras de la señora Viceministra, efectivamente este es un tema como de lecciones aprendidas, se tiene, digamos, varias generaciones que han surtido de los contratos concesionados, en cada una se ha tratado de mejorar no es perfecto, los contratos no son perfectos y, pues la idea es que se aprenda de estos y que en los futuros proyectos, pues se tenga en cuenta todas estas, digamos, falencias que se tienen en nosotros o de pronto espacios, digamos, no claros por así decirlo en tema de cumplimiento de obligaciones; sin embargo, pues los contratos que actualmente están se rigen por un, digamos, ya es un documento legal, hay unas obligaciones y nosotros como entidad, pues velamos por el cumplimiento de esas obligaciones y en ese marco

nos podemos mover, sí hay que mirar varios temas que efectivamente como ustedes dicen aunque hay una regulación se pueden mirar unas instancias, pero, sin embargo, en esa regulación es que voy a dar mis respuestas.

De los proyectos que tenemos en Meta, efectivamente están los tres que es Bogotá Villavicencio, que es Chirajara Fundadores, Chirajara Fundadores es una IP una iniciativa privada, es decir, no tiene asignación de recursos del Estado, el concesionario tiene la obligación, pues de construcción, mantenimiento y operación y, en contraprestación en el cumplimiento de unos indicadores hay una retribución y esta retribución es netamente 100% derivada del recaudo de los peajes, es una connotación especial que tienen los contratos de concesión de iniciativa privada. Este proyecto tuvo a su cargo la construcción del segundo tercio del corredor Bogotá Villavicencio, que se encuentra entre Chirajara Fundadores y asumió desde 2019 la operación de todo el corredor, efectivamente como mencionaban, existen en el corredor unos puntos críticos que pertenecen al segundo tercio, que ese segundo tercio no estuvo a cargo, solamente tiene la operación y mantenimiento, por ende, pues no está como dentro del alcance de su intervención, de los puntos críticos que realmente nosotros tenemos identificamos como ANI son 33 y se han venido cometiendo varios de esos puntos ya sea por intermedio del concesionario, por intermedio de convenios que se han suscrito con el Instituto Nacional de Vías o uno especial que se tiene con la Unidad de Gestión de Riesgo, todos estos en el marco de las emergencias que se han presentado en el corredor específicamente desde el año 2023 y 2024.

Son las actividades que se vienen desarrollando, yo sé que, pues obviamente aquí el tema es de tarifas de peajes, pero, pues, también tengo que mirar como la otra cara de realmente la infraestructura que se ha construido en este corredor es vanguardia en el país, tenemos en este momento tenemos 33 túneles en el corredor, son 34 kilómetros de túneles, tenemos 133 puentes y viaductos que esto corresponde a 15 kilómetros, obviamente de esto tenemos 49 kilómetros de los 87 que tiene el corredor de infraestructura y realmente de unas características relevantes en su ingeniería.

Dentro de la, tendríamos el concesionario del corredor Villavicencio Yopal que efectivamente ahí tenemos 266 kilómetros, el concesionario, pues, tiene a cargo obviamente actividades de construcción y operación y mantenimiento, hay unos recursos, este sí es una iniciativa asociación público privada en donde tenemos que el 60% de los recursos se derivan del recaudo que se realizan en los peajes y el 40% que tendría la Nación como tal de aportar al concesionario. Dentro de esta concesión, pues, obviamente está el tema que ustedes mencionaron del peaje Puente Amarillo, el peaje Puente Amarillo,

pues, sí nosotros hemos tenido acercamientos con la comunidad, se desarrollaron bastantes reuniones como bien lo indicaron acá y sé que, pues, no ha sido como de recibo, sin embargo, para la entidad y, pues para todo el tema en su momento de estructuración, el peaje para nosotros tiene la legalidad requerida y está soportado, pues, obviamente en el tema de estructuración financiera en la Resolución 1070 de 2015 y la Resolución 1860 del 2014, sin embargo, en aras y en lo que tenemos dentro de nuestra competencia y que nos permite el contrato es el tema de tarifas diferenciales, que, pues, también, pues como ustedes expresan muchas veces no es la solución, pero es lo que en este momento tenemos, para el peaje de Puente Amarillo nosotros estamos con la propuesta y que la planteamos a la comunidad de una tarifa diferencial de 2.700 incluido FOSEVI, Jorgito me corrige, 3.200 sin FOSEVI, el FOSEVI en este momento está en 500 o sea quedaría en 3.700 no tiene límite de cupos, la comunidad de Villavicencio, Restrepo y Cumaral pueden acceder a su tarifa diferencial y una tarifa especial los fines de semana que se ha denominado tarifa turística, en la cual el usuario solamente paga un desplazamiento, eso digamos, obviamente presentando el anterior cobro y de tal forma que solo se le pague un desplazamiento en ida y vuelta, es lo que en este momento la herramienta que se tiene.

También tenemos y estamos trabajando en el otrosí en el contrato, para atender los requerimientos que han realizado las diferentes comunidades aledañas al proyecto que son obras que ha solicitado la comunidad, en este momento tenemos más o menos 21 obras que se conciliaron con la comunidad, muchas de esas ya tienen estudios y diseños, otras ya están iniciadas y otras, pues, estamos en el periodo de no objeción por parte de la interventoría de los estudios y diseños, esto, pues, lo hemos venido socializando con las diferentes Alcaldías, efectivamente como mencionó un Representante, hoy tenía yo una citación en Yopal, pues para atender este seguimiento respecto a los peajes que tendríamos de Yopal y Tacuya, también llevando la propuesta que tendríamos de tarifas diferenciales a estos peajes, que está ya por resolución inicial en el proyecto, pero también para mostrar el avance que llevamos de las obras que ellos han requerido y que nosotros pues hemos viabilizado en cumplimiento de esas peticiones que ha realizado la comunidad, seguimos reunidos constantemente con ellos, pues el tema es por lo menos dar esa solución que solicita cada uno en territorio, eso tendríamos en el corredor Villavicencio Yopal.

Efectivamente como les menciono, pues para nosotros el peaje goza de calidad y sí hay un tema específico que como les mencioné, hay un recaudo que para nosotros, pues, es parte de la retribución que se otorga a los concesionarios previo cumplimiento a los indicadores, aquí todos los contratos están regulados, que la obra se termina, se recibe por la

interventoría para poder acceder a una retribución, los recursos que se recaudan no van a directamente al concesionario, no son de utilización digamos sin un previo requisito del concesionario, van a fiducias y esto tiene toda la normatividad y toda la legalidad que nos permite tener la tranquilidad y garantía de que el recurso que desembolsa el concesionario tiene todos los soportes por el cumplimiento de lo que se requiera para ese desembolso.

Tendríamos el tema ya del corredor malla vial del Meta, pues esta es una iniciativa también privada, este, pues, tenía como lo mencionaron ustedes en su momento, el contrato concesionado cuando se firmó hubo un Tribunal en donde se llevó a la mesa la afectación financiera que tendría el proyecto y fue el Tribunal quien nos ordenó buscar las herramientas que me permitieran salvar el contrato, en ese marco no es ni el concesionario ni la entidad que decide o que toma estas decisiones de, digamos disminución de la meta física, es un Tribunal que ordena buscar la alternativa y tiene también todos los soportes jurídicos, financieros, legales y técnicos que nos permitieron o que se permitió en su momento tomar la decisión en el otrosí 10 de esta variación de la meta física del proyecto, sin embargo sí es cierto, el concesionario tiene un atraso, la entidad tiene un proceso de incumplimiento, un proceso sancionatorio abierto al concesionario y hay que separar este tema, está el proceso sancionatorio sin embargo, pues también está el tema de las obligaciones que nos llevan como entidad a tratar de cumplir respecto a lo que se pactó con el concesionario y es obviamente el tema de recaudo de los peajes, esta es una iniciativa privada no tiene recursos del Estado, 100% de los recursos que se recaudan en los peajes son, pues, para el pago tanto de terminación de las obras funcionales, como los periodos o los años de operación de mantenimiento que se tienen pactados en los contratos.

Efectivamente ha habido una afectación, entiendo y respeto como siempre lo he manifestado pues los requerimientos de la comunidad, las manifestaciones que ellos han llevado, pues sin embargo, sí hay una afectación que se tiene del proyecto y, pues son temas que finalmente es el Gobierno quien tiene que reconocer, digamos estos recursos que no se han recaudado, pues, por el levantamiento de talanqueras, este proyecto, pues todos los proyectos tienen unos temas de cumplimiento ambiental, cumplimiento social, los proyectos cuando tienen construcción de nuevas calzadas, pues tienen licenciamiento ambiental, los proyectos gozan de sus licencias ambientales, para el corredor específicamente malla vial del Meta, en su mayoría pues el corredor era un corredor consolidado, en estas condiciones fue que se nos dieron la respuesta que efectivamente no requería consulta previa y los temas ambientales, pues los rige un programa de adaptación de la guía ambiental, donde están regulados los requerimientos que debe cumplir el concesionario y obviamente

todas aquellas compensaciones que las entidades ambientales soliciten en contraprestación del desarrollo de las obras, esas compensaciones, pues son las entidades ambientales las que finalmente hacen ese seguimiento, aquí en este corredor particularmente está ANLA y Cormacarena, quienes son los entes reguladores de digamos de ese cumplimiento ambiental. No tenemos en este momento requerimiento, se han venido cumpliendo todos los proyectos, pues tienen sus interventorías integrales que velan por el cumplimiento y control del desarrollo de los contratos concesionados y obviamente de las obligaciones que quedaron pactadas en el contrato, que algunas de pronto no son de recibo, que como vuelvo y reitero no son contratos perfectos, pero, pues en la medida en que se ha aprendido de pronto de estas falencias por así decirlo, se tienen lecciones aprendidas para los futuros proyectos de concesión.

Tendríamos ese tema, comentaba creo que era el Doctor Blandón acerca del tema de los pasos de fauna, nosotros tenemos en este corredor definidos pasos de fauna, esto también pues son temas que se verifican con las entidades, nosotros tenemos instalados en este momento dos pasos de fauna que son en Menegua y en Marayal se tienen proyectados 18 pasos aéreos, 12 terrestres inferiores y se instalaron provisionalmente en Colonia, en Chupaco y en Colén, que son los datos que tenemos, entonces sí tenemos contemplados pasos de fauna, estos pues obviamente tienen su evaluación previa donde determinan realmente los puntos estratégicos para su ubicación.

Creo que, pues de manera general está nosotros hemos ido en las diferentes reuniones que se han surtido tanto con la comunidad, como en citaciones que se hacen con autoridades municipales, pues se ha llevado el seguimiento y avance de las actividades que se desarrollan de todos los proyectos y, pues reitero, nosotros pues estamos enmarcados en un contrato y velamos por ese cumplimiento, ahí, pues agradezco al Ministerio de Transporte porque, pues para mí sí fue claro que ellos ya están en digamos ya en ese proceso de revisión efectivamente estos proyectos concesionados. Muchísimas gracias.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Qué decir, no vimos respuestas, sino vimos justificaciones, justificaciones sin mayor sustento porque ya se había dicho o argumentado de cómo y los mismos reconocen el incumplimiento por parte de las concesiones, qué pasa cuando uno incumple un contrato, ya se ha dicho acá, se renegocia o se liquida, se desarrollan acciones, pero aquí parece más que querer buscar soluciones a las problemáticas, es buscar justificaciones a los abusos, abusos que se tienen con las comunidades y no pueden decirnos a nosotros que en 10 años de recaudo la justificación porque no se estén desarrollando las obras es por 5, 6 meses de protestas, eso no tiene, no tiene asidero, como lo dijimos y como lo vamos a cumplir Secretario, siguiéndonos a lo establecido en la Ley 5ª, vamos a citar teniendo ya la justificación a moción de censura, porque esto que

tendría que ser un espacio para buscar soluciones y si se suponía que si enviaban de pronto a un funcionario era con poder de decisión para justamente negociar, sentarse con las comunidades, establecer caminos, recepcionar las denuncias, decir hombre sí, lo que están diciendo es verdad, acá hay una clara injustificación, acá sentémonos, organicemos, accionemos, no, aquí se justificaron.

Secretario, por favor, remitámonos a lo establecido en la Ley 5ª, recordémoslo una vez más del procedimiento que se debe llevar a cabo en razón a la ausencia de la Ministra en torno a su citación y a la no asistencia y negación por parte de la Comisión Séptima de Senado de su excusa que no la recibimos y que los funcionarios que terminó delegando con todo el cariño no es a ustedes, insisto, no tenían de pronto quizás digo la capacidad, la autorización o la voluntad de la cabeza, por supuesto mayor del Ministerio, de sus jefes para establecer una solución a un Debate de Control Político que no es un tema menor, Secretario.

Secretario, doctor Praxere José Ospino Rey:

Sí señor Presidente, aunado a las remisiones constitucionales, artículos 208, inciso 4º y artículo 135, numeral 8 de la Constitución Política de Colombia, norma superior, nos permitimos ilustrar y añadir lo siguiente:

El artículo 29 del Reglamento del Congreso Ley 5ª de 1992, establece en el capítulo tercero la moción de censura. Concepto. Por moción de censura se entiende el acto mediante el cual el Congreso en pleno y por mayoría absoluta, reprocha la actuación de uno o varios Ministros del Despacho, dando lugar a la separación de su cargo.

El artículo 30, establece Procedencia. Se dará lugar al respectivo debate en el Congreso pleno y a la solicitud de la moción de censura y a la solicitud de la moción censura:

1. Cuando citado un Ministro por una de las Cámaras para responder un cuestionario escrito, de conformidad con el artículo 135 ordinal 8 de la Constitución Política, no concurriera sin excusa o fuere ella rechazada mayoritariamente por la corporación legislativa y esta haya aprobado por mayoría de los votos de los asistentes una proposición de moción de censura. La materia del debate en este caso, lo será el cuestionario que debía responder.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

Gracias Secretario, vamos a desarrollar y a proceder en torno a lo establecido en la ley, finalizando ya este espacio de Debate de Control Político, le concedo la palabra al representante Parrado ya para finalizar y concluir este digo lamentable, lamentable escenario y extendiendo las excusas a las comunidades que se trasladaron aquí con la ilusión de encontrar alguna respuesta, alguna mínima voluntad que hoy no encontraron.

Honorable Representante Gabriel Ernesto Parrado Durán:

Gracias Senador, yo también lamento que siendo parte del Partido de Gobierno, quienes deberían estar presentes no se hayan hecho presentes, voy a plantear

varios elementos que tienen que ver con la generalidad, la primera Senador es que aquí se repitió en cámara lenta lo que hemos vivido en muchas Mesas de Trabajo y en la Audiencia Pública, los mismos funcionarios hoy a excepción de la Viceministra, el mismo discurso, no hay soluciones, no traigo soluciones, no tengo poder de decisión para las soluciones, eso ya lo hemos escuchado en varias ocasiones y quiero decirles que Senador y Senadores que nos escuchan y pueblo colombiano, es que los peajes en Colombia no son un problema de monta menor, los peajes en Colombia van más allá de lo que ustedes se imaginan en la parte económica, los peajes en Colombia vulneran los derechos humanos, los peajes en Colombia están demostrando que a quienes los estructuraron y los aplicaron solamente les interesó el factor económico, porque ya aquí lo han dicho hasta la sociedad y la institucionalidad que está aquí presente se lo han repetido muchas veces, la salud, la educación, el derecho a la recreación, el derecho a generar emprendimientos.

En una región ubiquémonos en un polígono Villavicencio, Puerto López, entonces nos encontramos a La Libertad ahí cerquita peaje La Libertad, si me quiero salir para Acacías, Villavicencio Acacías, me encuentro el peaje el Ocoa ahí en las goteras de Villavicencio y de Acacías, si me quiero ir para Restrepo Cumaral, entonces me encuentro con el peaje de Puente Amarillo, si me quiero venir para Bogotá, me encuentro el peaje Pipiral que creo que eso es un exabrupto, 26.400 pesos para llegar a Guayavetal, la pregunta es, por qué sabiendo que en este caso se están vulnerando los derechos humanos, porque el Estado de Derecho se está imponiendo en Colombia por encima de la Constitución Política de 1991, de nada sirve Senadores y Senadoras, que nosotros legislemos si las leyes que se aprueban en el Congreso de la República terminan siendo un saludo a la bandera o peor siendo vulneradas por los dueños del capital y uno pregunta también y la justicia colombiana, por qué también hemos presentado usando los mecanismos que tenemos de derecho, los mecanismos de participación ciudadana, también las tutelas, los derechos, todos están allá en los anaqueles, parece que la justicia también hubiese sido cooptada por quienes son dueños y se lucran de los peajes.

Yo pensé que hoy nos íbamos con un plan de acción para implementar soluciones, pero cuando uno escucha y abro comillas, “no traigo soluciones”, pues uno pregunta, esta gente que se desplazó de diferentes territorios gastando de sus propios recursos para escuchar una respuesta eso debe ser muy preocupante del Gobierno del cambio, así que Senadores yo me uno, porque no tengo otra alternativa, fui elegido por un pueblo y no fui elegido por una Ministra, ni fui elegido por un Presidente, fui elegido por una comunidad que me va a reclamar y me seguirá reclamando lo que se les prometió y lo que me corresponde desde el poder legislativo, así que lamento nuevamente que no haya habido soluciones y lamento que quienes tienen la facultad de plantear soluciones no estén aquí presentes y que como respeto directo al poder legislativo en este caso la Comisión Séptima de Senado, no se haya practicado ese principio de atender el llamado

a un Debate de Control Político, no tanto por lo que representamos nosotros como poder legislativo, sino por lo que representan las comunidades del departamento del Meta, que también eligieron al Gobierno de mi Presidente Gustavo Petro Urrego, no, el del reglamento no lo permite, nosotros cerramos, convocamos, abrimos y también cerramos, así que esperamos que en un futuro no muy lejano las comunidades que se llevan hoy este sin sabor puedan tener una oportunidad de encontrarse con el Presidente de la República, porque ya los Ministerios a quienes hemos invitado varias veces no han acogido y siempre uno escucha que no se puede, que no es posible, entonces vayamos Senadores a otra instancia que es el Poder Ejecutivo, para que el Poder Ejecutivo nos diga cómo mejorar estas políticas públicas de los peajes que tanto afectan al pueblo colombiano, he dicho y se lo dice Parrado, en el caso de los peajes también póngale cuidado, porque creo que las comunidades de aquí no se van a ir a seguir llamando a nuevas mesas de trabajo, creo que el llamado que están haciendo las comunidades es a levantar las varas, (intervención fuera de micrófono), bueno.

Presidente (e), honorable Senador Fabián Díaz Plata:

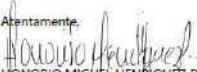
Muchas gracias, Representante Parrado, agradeciendo nuevamente a todos los participantes a quienes se desplazaron hasta este Recinto de la Comisión Séptima, ¿cuánto pagaron para llegar?, 137.000, vamos a suspender el debate toda vez que vamos a someter la, igual pues ya se había aprobado la no justificación, pero pues igual vamos a continuar en la siguiente.

Entonces siendo las dos y catorce (02:14 p. m.), nuevamente agradeciéndole a todos y todas, a las comunidades, representantes, Senadores que nos acompañaron de forma virtual y por supuesto también los funcionarios que insisto nunca es contra las personas y gracias por entender ese punto, es ante las diferentes circunstancias y el contexto de la situación, se suspende el debate y levantamos siendo las dos y catorce (02:14 p. m.), gracias a todos, feliz tarde.

NADIA GEORGETTE BLEL SCAFF
Presidenta

BERENICE BEDOYA PÉREZ
Vicepresidenta

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
Secretario General

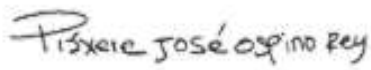
EXCUSA H.S. FERNEY SILVA IDROBO Bogotá D.C., 22 de abril de 2025 Honorables Doctora NADIA GEORGETTE BLEL SCAFF Presidenta, Comisión Séptima de Senado de la República. BERENICE BEDOYA Vicepresidenta, Comisión Séptima de Senado de la República Doctor PRAXERE JOSÉ OSPINO REY Secretario, Comisión Séptima de Senado de la República Asunto: Excusa por no asistencia a sesión citada para el día jueves 24 de abril de 2025. Respetada Mesa Directiva, Me permito dirigirme a ustedes con el propósito de presentar formalmente mi excusa por no poder asistir a las sesiones citadas para el día 24 de abril de 2025. Debido a que me encuentro imposibilitado para participar en dichas sesiones por quebrantos de salud. Adjunto incapeidad médica. Atentamente,  FERNÉY SILVA IDROBO Senador de la República	José Fernando López Castrillón MD Medicina Interna - Cardiología - Electrofisiología Universidad Javeriana - Clínica Shato - Escuela Colombiana de Medicina - Universidad Alabama - UAB - USA RETHUS 10547173.  Nombre Paciente: Ferneg Silva Idrobo. Fecha: ABRIL - 24 - 20 CC #10487.216. 53 años. 4 INCAPACIDAD MÉDICA. Un (1) día. Inicio: 24- Abril - 2025. Diagnóstico. 1- Post quirúrgico cirugía oftalmológica. (cornea). 2- lesión 2da cirugía, palpebral de (1). 3- Hipertensión Arterial de novo? (Reserva?) 4- N. ansiedad sec. José F. López C. Cardiología - Electrofisiología R.M. 13847, 25.630  José F. López Cardiología - Electrofisiología R.M. 13847, 25.630 Carrera 16A No. 82-46 Of. 401. Tels.: 296 0742. Telefax: 531 4286 Clínica Country Tel: 530 0470 Ext.: 1225 Bogotá, D.C. - jlopez_castrillon
EXCUSA H.S. HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO  HONORIO Senador Bogotá, abril 24 de 2025 Senadora NADIA BLEL SCAFF Presidenta Comisión Séptima Constitucional Permanente Senado de la República de Colombia Bogotá. ASUNTO: EXCUSA POR INASISTENCIA SESIÓN ABRIL 24 DE 2025 Respetada presidente. Me permito presentar justificación por mi inasistencia a la sesión programada para el día 24 de abril de 2025, lo anterior, por cuanto me encuentro atendiendo asuntos programados con anterioridad en mi región. Atentamente,  HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO Senador	EXCUSA H.S. OMAR DE JESÚS RESTREPO CORREA COMUNES 60 OMAR RESTREPO SENADOR por la paz, la tierra y el pan Bogotá D.C., 24 de abril de 2025 Señora Nadia Georgette Blel Scaff Presidenta Comisión Séptima Constitucional Senado de la República Señor Praxere Jose Ospino Rey Secretario Comisión Séptima Constitucional Senado de la República Asunto: Solicitud de excusa Cordial saludo, por medio de la presente solicito respetuosamente se me autorice a ausentarme de la sesión de la Comisión Séptima Constitucional del Senado de la República que tuviera lugar el día jueves 24 de abril de 2025. Lo anterior, debido a que me encuentro en la preparación de la audiencia en referencia al Auto No. SE-VNH-09/62-03 de la Jurisdicción Especial para la Paz. Es por ello, que respetuosamente solicito a la mesa directiva de la de la Comisión Séptima Constitucional del Senado de la República, me sea autorizada mi inasistencia a la sesión señalada. Agradezco la comprensión y pronta respuesta. Del Senador,  OMAR DE JESÚS RESTREPO CORREA SENADOR DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA.

Bogotá, D. C., a los ocho (8) días del mes de mayo de dos mil veinticinco (2025)

Conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de la **Ley 5ª de 1992** y en lo dispuesto en el numeral 2, del artículo primero y el inciso quinto del artículo segundo de la **Ley 1431 de 2011**, en la presente

fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República, del **Acta número 35** de fecha **jueves veinticuatro (24) de abril de dos mil veinticinco (2025)**, de la Legislatura 2024-2025.


PRAXERE JOSÉ OSPINO REY