



# 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 - N° 2239

Bogotá, D. C., martes, 25 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 21 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 TERCERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE HONORABLE SENADO DE  
LA REPÚBLICA

#### ACTA NÚMERO 10 DE 2025

(noviembre 5)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:30 a. m. el día miércoles 5 de noviembre de 2025, se reunieron en sesión presencial, los Miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente orden del día.

#### ORDEN DEL DÍA

Para la sesión ordinaria del día miércoles 5 de noviembre de 2025

Hora: 10:00 a. m.

I

llamado a lista y verificación del quórum

II

#### Debate de control político

#### Proposición número 06 de 2025

Citados: a la señora Ministro de Transporte, doctora *María Fernanda Rojas Mantilla*, Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Germán Ávila Plazas*, a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Óscar Javier Torres*, a la directora del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctora *Alexandra Reyes Gómez*, a la directora de la Autoridad Nacional de Licencias ambientales (ANLA), doctora *Irene Vélez Torres*, al Consorcio Vías Colombia 063, representante legal, doctor *Jorge Eduardo Duarte Rodríguez* y al director Territorial Invías Norte Santander, doctor *Leonel*

*Valero Escalante*, el Consorcio Interventor Vial HMV-WSP 188; al Debate de Control Político con el fin de dar cumplimiento a la Proposición número 06 de 2025. sobre las estaciones de peaje existentes en las vías del país”. Presentada por el Senador *Jairo Alberto Castellanos*, a partir de las 10:00 a. m. en el recinto de esta Comisión.

#### CUESTIONARIO PARA DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

MINISTERIO DE TRANSPORTE  
MINISTERIO DE HACIENDA

AGENCIA NACIONAL DE  
INFRAESTRUCTURA - ANI INSTITUTO  
NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS  
AMBIENTALES (ANLA)

CONSORCIO VÍAS COLOMBIA 063

DIRECTOR TERRITORIAL NORTE DE  
SANTANDER- INVÍAS

CONSORCIO INTERVENTOR VIAL HMV-  
WSP 188

#### VÍA LA SOBERANÍA

#### Ejecución financiera y contractual.

- ¿Cuál es el valor ejecutado y pagado a la fecha en los proyectos viales de Pamplona, Labateca, Toledo, Cubará y Saravena, discriminando recursos propios del contratista, proyección de ejecución para 2025 y saldo disponible en la fiducia?
- ¿Cuál es el estado actual de la gestión de reprogramación de vigencias futuras, monto comprometido y porcentaje aprobado?

3. ¿Qué recursos ha ejecutado con presupuesto propio el contratista y cómo se demuestra su capacidad financiera?

4. ¿Existen modificaciones contractuales o adiciones presupuestales? ¿Cuáles son sus razones técnicas y financieras?

5. ¿Se han identificado sobrecostos en la ejecución? ¿Cuáles son las causas y qué medidas se adoptaron para evitarlos?

## 2. Cronogramas y avances de obra.

6. ¿Cuál es el cronograma detallado de ejecución por tramos y el porcentaje de avance respecto a los plazos contractuales?

7. ¿Qué razones técnicas, financieras o administrativas motivaron la suspensión de la doble calzada Pamplona–Bucaramanga?

8. ¿Qué metas de ejecución están previstas para 2025 y qué indicadores de desempeño se definieron?

9. ¿Qué planes de contingencia existen ante retrasos por clima, geología o problemas de orden público?

10. ¿Información del avance y estado de los estudios y diseños de los tramos pendientes de pavimentación.

11. ¿Información del avance de ejecución y estado actual de la pavimentación de los 4.5 KM previstos para la vigencia 2025.

## 3. Interventoría y control de calidad.

12. ¿Cuál es la empresa interventora y qué observaciones críticas ha emitido sobre cronogramas, calidad de materiales y seguridad en obra?

13. ¿Se han encontrado irregularidades en la interventoría que comprometan la seguridad o funcionalidad de las vías?

14. ¿Qué protocolos de control de calidad se aplican a materiales y procesos?

15. ¿Se han identificado fallas estructurales o geotécnicas y cuáles fueron las soluciones adoptadas?

## 4. Fondos, vigencias futuras y riesgos financieros.

16. ¿Cuál es el patrimonio autónomo constituido para el proyecto, su saldo actual y la entidad administradora?

17. ¿Cómo se garantiza la trazabilidad de los giros desde el patrimonio autónomo hacia contratistas e interventores?

18. ¿Existen solicitudes de nuevas vigencias futuras para 2025–2026? ¿En qué etapa están los trámites?

19. ¿Se han realizado auditorías internas o externas sobre el uso de los recursos públicos? ¿Qué hallazgos han tenido y se remitieron a órganos de control?

20. ¿Existe riesgo de parálisis por falta de disponibilidad presupuestal o retrasos en la aprobación de vigencias futuras?

## 5. Impactos ambientales y sociales

21. ¿Se ha cumplido con los requisitos ambientales exigidos por la ANLA en cada tramo?

22. ¿Qué medidas se aplican para mitigar impactos ambientales y sociales de la obra?

23. ¿Qué estrategias se han diseñado para garantizar la participación de comunidades locales en el seguimiento y control del proyecto?

## 6. Mesas de trabajo y rendición de cuentas

24. ¿Cuáles fueron los compromisos de la última mesa técnica de la Vía de la Soberanía, en qué fecha se realizará la próxima y cuándo se hará el recorrido integral por el proyecto?

25. ¿Cuándo se entregará un informe detallado de condiciones actuales de los proyectos con base en visitas de campo del Ministerio de Transporte e Invías?

26. ¿Se entregarán las presentaciones de las mesas de trabajo realizadas y se harán públicas para acceso ciudadano?

## III

### Lo que propongan los honorables Senadores

## IV

### Negocios sustanciados por la Presidencia

El Presidente,

*Doctor Jairo Alberto Castellanos Serrano.*

La Vicepresidencia,

*Doctora Karina Espinosa Oliver.*

El Secretario - General,

*Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia.*

### Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Muy buenos días, un saludo muy especial a los Senadores, Juan Diego Echavarría, Imelda Daza, Karina Espinosa, González Villa, a nuestro Secretario, un saludo muy especial también a la Ministra Encargada de Transporte Liliana María Ospina, al director de Invías Jhon Jairo González, al director de Hacienda Leonardo Arturo Pazos, está también que nos acompaña el Ingeniero Luis Díaz el director del Proyecto de la Vía de la Soberanía y la vía Curus-Málaga, entonces Secretario, demos inicio a la sesión de Debate Control Político.

### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera de Senado:

**Sí señor Presidente, me permito a través de su señoría llamar a lista, honorables Senadores:**

Castellanos Serrano Jairo Alberto

Daza Cotes Imelda

Echavarría Sánchez Juan Diego  
Espinosa Oliver Karina  
González Villa Carlos Julio  
Ramírez Cortés Ciro Alejandro.

**Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Senadores:**

Bernal Sánchez Sonia Shirley  
Bitar Castilla Liliana Esther  
Estrada Cordero Julio César  
Garcés Rojas Juan Carlos  
Gómez Amín Mauricio  
Guerra López María Angélica.

**Se excusaron los honorables Senadores:**

Cepeda Sarabia Efraín José  
Espitia Jerez Ana Carolina.

**No asistieron los honorables Senadores:**

Gallo Maya Juan Pablo  
Gnecco Zuleta José Alfredo  
Zabaraín Guevara Antonio Luis.

**EXCUSA**

Bogotá, D. C., 5 noviembre de 2025  
RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA  
Secretario General  
Comisión Tercera Constitucional  
Senado de la República de Colombia

**Asunto: Excusa asistencia sesión ordinaria 5 noviembre**

Estimado Secretario, reciba un cordial saludo.

Mediante la presente, teniendo en cuenta los artículos 89 y 90 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar excusa de asistencia para la sesión ordinaria de Comisión Tercera citada para el día 5 de noviembre de 2025, en razón de una calamidad familiar.

Cordialmente,

*Efraín Cepeda Sarabia,*  
Senador de la República.

**EXCUSA**

Tunja 5 de noviembre de 2025  
Doctor  
JAIRO CASTELLANOS  
Presidente Comisión Tercera  
Senado de la República  
Comisión Tercera Constitucional Permanente

**Referencia: Excusa inasistencia a sesión de Comisión**

Estimado Senador Castellanos:

En mi calidad de Senadora de la República, me permito presentar excusa formal por no poder asistir

a la sesión citada para el día de hoy 5 de noviembre de 2025, a las 10:00 a. m.

La razón de mi inasistencia obedece a que me encuentro adelantando agenda programada con anterioridad y se me imposibilita llegar a la sesión Plenaria en mención.

Cordialmente,

*Ana Carolina Espitia Jerez,*  
Senadora de la República.

Señor Presidente le informo que han contestado a lista seis honorables Senadores, hay quorum para deliberar.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Sírvase leer el orden del día señor Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Sí señor Presidente, señor Presidente cuando exista quórum decisorio, se someterá a consideración para su aprobación el orden del día, va a presidir la Vicepresidenta la doctora Karina, ya que el Presidente es el citante al debate.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver preside Vicepresidenta Comisión Tercera del Senado:**

Muy buen día a todos. Me gustaría saber qué entidades están presentes, o los delegados.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Ya le digo, señora Presidente, está a través de la resolución, perdón, del Decreto número 1148 del 25, del 29 de octubre, está en el recinto la doctora, Liliana María Ospina Arias, como Viceministra y Ministra encargada del despacho del Ministerio de Transporte, Liliana María Ospina Arias, de Hacienda, a través de comunicación, estará el doctor Leonardo Arturo Pazos Galindo, Viceministro Técnico, no ha llegado, está por llegar, me dicen la asistente de él, de parte de la ANI está el doctor Roberto Uparela Brid, viene ingresando, me dice su asesor. Los demás, señora Presidente, no han llegado al recinto, puede usted iniciar el debate dándole la palabra al Senador citante, está el director de la Invías, el doctor John Jairo González, presente en el recinto.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver preside Vicepresidenta Comisión Tercera del Senado:**

Gracias, señor Secretario. Le damos el uso de la palabra al Senador Castellanos, Senador citante.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano:**

Muchas gracias, señora Presidenta. Este debate de control tiene un objetivo claro y es que definitivamente las vías del oriente colombiano, vienen siendo vistas, no con la importancia que merece la región y no solamente, no se les ha dado el tratamiento justo y adecuado, sino definitivamente,

este gobierno, desafortunadamente, le quitó al oriente colombiano tal vez una de las vías más importantes como es la doble calzada entre Pamplona y Bucaramanga.

Para el oriente colombiano hay 4 vías de suma importancia, una es precisamente la vía que de Pamplona comunica Bucaramanga, porque era la conexión con la Ruta del Sol y con los puertos, desafortunadamente, el gobierno ha tomado la decisión de suspender y liquidar el contrato. Viendo esta realidad, lo que pretendemos llamar la atención hoy es que existen para el ambiente colombiano, 3 vías supremamente importantes, que es la vía de la Soberanía que comunica Saravena con Pamplona. La vía Curos-Málaga, que conecta la provincia García Rovira del departamento de Santander con su capital Bucaramanga y la vía la Troncal del Catatumbo y la transversal del Catatumbo que conectaría a Norte de Santander y Cúcuta con los puertos de la Costa Atlántica.

Yo quiero contarles que la vía de la Soberanía es una vía que llevamos, hace más de 70 años peleando por ella, esta vía se abrió en 1954, esta es una región de Colombia, pero hoy en día representa para el oriente colombiano tal vez la vía más estratégica, porque es la vía que nos conecta al departamento de Arauca, al departamento de Boyacá y al departamento Norte de Santander y una vez en la lejía, los productos de esa gran despensa agrícola, se van en un piso térmico por la vía Málaga-Duitama-Bogotá, buscando los centros de consumo más grandes del país, pero ha sido un dolor de cabeza y un tormento para todo el oriente colombiano ministra, de verdad que lo que hoy vemos, no es sino todas las semanas, una noticia de un muerto, de un accidente, de unos derrumbes, de una vía que definitivamente hace muchísimos años ha sido el anhelo del oriente y en estos momentos que la vía al Llano está colapsada, sería una alternativa para sacar todos los productos por la vía de la soberanía.

Es una vía que definitivamente no es que sea, no es que tenga una mayor longitud, no, sino 150 kilómetros, de los cuales ya hay pavimentados 60, tal vez, estamos hablando de una inversión en millones hasta hoy de 420.000 millones de pesos, se cree, porque todavía no hay estudios, ni siquiera terminados de toda la vida, de que se necesitarían unos 2.5 billones de pesos para verla pavimentada, llevamos una inversión, que la vimos ver pasar, el Gobierno Uribe le dio a esa vía una inversión de 116 millones de pesos, desafortunadamente, se perdieron gran parte de ello, de ahí, iniciamos quién les habla, haciendo parte de la veeduría y desafortunadamente asesinaron al Presidente de la veeduría de ese momento y al vicepresidente, de la veeduría, Imelda, por destapar los casos de corrupción de esa vía. Esta vía tiene hasta muertos por esto y esta ha sido una lucha de muchísimos años, yo por lo menos llevo 20 años abanderando esta pelea y lo que yo sí quiero que entendamos hoy, señores, ustedes, que toman las decisiones, es la importancia de la región, es que a veces creemos que los territorios y desde los fríos

escritorios vemos y no entendemos la dinámica de lo que significa el oriente. Nosotros somos alrededor de unas 350.000 habitantes en la región, en los municipios de Saravena, de Cubará, de Toledo, de la Bateca, de Chitagá, de Siglos, Pamplona, Fortuna, Arauquita, Cerrito y Málaga, somos 4 departamentos de influencia directa a esta vía, pero todos los días vemos las noticias, los accidentes, los muertos, los derrumbes y así definitivamente, lo único que tiene esta vía son muertos y sangre, asfalto y pavimento, muy poquito.

La semana pasada estuve, en el recorrido entre Pamplona y La Bateca y me paré en 2 curvas en el sitio llamado Téngalajonde, hicieron un movimiento de tierra, como si fueran a hacer un aeropuerto, una vaina impresionante, pregunté cuánto llevaba invertido, Imelda, en 2 curvas, 46.000 millones de pesos, en 2 curvas y usted ve pavimento en las montañas, pavimento en todos lados, menos en la vía, la vía destapada y usted encuentra pavimento, se pusieron a desestabilizar esa montaña y les ha venido quedando grande, déjenme decirles, yo soy es abogado, yo no soy ingeniero, pero le da a uno tristeza ver cómo se ha mal invertido, toda esa cantidad de plata en 2 curvas ministra, en 2 curvas, 6 años llevan en esas 2 curvas, imagínense en el resto, lo que nos falta, nos falta el pedazo más crítico, que es el pedazo entre Miralindo y el Alto de la Virgen.

Este es un corredor complejo, pero no estamos reclamando nada de lo que no produzcamos, nada de lo que no nos merezcamos, es que esta región del país, por ahí transcurre el oleoducto Caño Limón Coveñas, tenemos 2 estaciones de bombeo, una en Samurá y otra en Toledo, por ese oleoducto vemos correr al año, cerca de 25 billones de pesos de petróleo y en un lado va el oleoducto, la vía, y al otro lado el gasoducto, un gasoducto que le produce al país cerca de 788.000 millones de pesos, es una región que produce en ganado, cerca de 365.000 millones, en café 28.000, en arroz casi 500.000 millones de pesos, en yuca 134.000, en plátano casi el billón, el sarare araucano es una de las zonas más productoras de plátano del país, en cacao unos 355.000 millones de pesos y en transporte de pasajeros y otros, cerca de 158.000.

Estamos hablando de que esa región, ministra, más o menos, le aporta a la economía del país cerca de 28 billones de pesos, nosotros no estamos reclamando ni le estamos pidiendo limosna, ni que nos miren con compasión, le estamos exigiendo de que, por una sola vez en la vida, una sola vez. ¿Sabe hace cuánto existe el oleoducto Caño Limón Coveñas? desde el año 85, desde que la Mannesmann y la Sicim llegaron a la región a construirla y hoy, más de 30 años, ministra, no tenemos ni la vía, ni les cuento las escuelas cómo están, debería darle pena al señor ese de la planta de gas, por la vibración de la tierra extrayendo el gas se cayó la escuela y cuando yo fui alcalde la fui a hacer y no me la dejaron hacer, porque era zona de alto riesgo, entonces dijimos, llevémonos toda la vereda hacia un sitio seguro y es hora y tampoco se ha logrado el proyecto, 47 casas



totalmente destruidas y los campesinos pidiendo limosna.

Es que mientras el día que de esa región se lleven el petróleo, se acabe el petróleo y se acabe el gas, ahí sí que peor, si no es ahorita que levantamos la voz que producimos todo esto y no nos miran, imagínense, entonces, después de que se acabe esto o aquí, definitivamente nos va a tocar que hacer un paro o hacernos sentir de alguna manera, porque ya no encontramos otra manera.

Yo llevo aquí ya vamos a completar los 4 años y todos los años damos la misma pelea por esa vía y todos los años, dijimos este año, este Gobierno del Cambio le tocó el turno ahora si al Sarare y a la región del norte de Santander, pero peor, peor porque la plata que se había conseguido para la doble calzada en el Gobierno Santos, entre Pamplona y Bucaramanga, no la quitaron, nos la quitó este gobierno, este gobierno y la plata está en una fiducia y lo que hoy venimos a reclamar es que esa plata sea invertida en estas 3 obras, en la vía de la Soberanía, en la vía Curos-Málaga y en la Transversal del Catatumbo, no, es que esa plata ya está en una fiducia, no pueden llevársela para otro lado, como pretendió la anterior ministra, para pagar las 4G, es eso, sí, no lo podemos permitir.

Hay cerca de 800.000 millones de pesos en la fiducia, lo que queremos es que hoy nos diga, Ministra, si le van a volver a quedar mal al oriente colombiano, nos van a regresar la plata en las obras que necesitamos y en las obras que hemos priorizado o se las van a llevar para pagarle a las grandes empresas, a las 4G y a las 5G. Pero que nos hablen claro, que ya no nos tomen más el pelo, con unas inversiones, nosotros que cada año da pena, este año que está ocurriendo, que está a punto de terminar, ¿son cuánto? 24.000, 27.000 millones de pesos, lo que se le va a invertir, en la soberanía, imagínese, 27.000 para una obra que se va, se va a gastar más o menos 2 millones y medio. Es decir, esto es de verdad que muy, muy poquito, casi que es una burla para la región que le produce a la economía del país, definitivamente un poco más de 28 billones de pesos, es decir, que al paso que vamos, nos tendríamos que gastar unas 2 décadas más, sí, así, bien lo tiene.

Entonces, el reclamo hoy es uno solo, aquí está la vía Bucaramanga, Pamplona, el valor del contrato es de 1.4 billones, o era, perdón, el avance físico de la obra fue del 11%, se ejecutaron cerca de 160.000 millones de pesos, hay 1.4 billones sin ejecutar, la vía tomaron la decisión de, liquidar el contrato, hay 800.000 millones de pesos en las fiducias, no hay cierre financiero, se presentó un problema con las licencias ambientales, la pasada ministra, definitivamente no dio la viabilidad y se tomó la decisión de liquidar ese contrato.

Nosotros venimos diciéndole, ministra y director de Invías, y es que el Norte de Santander tiene una gran complejidad, para poderse conectar con el norte, para llegar a los puertos. Hoy el Norte de Santander produce carbón 2.5 millones de toneladas

de carbón, cerca de un millón de coque, produce cerca de 5 billones de pesos en cerámica, cerca de un billón de pesos en textiles, medio billón en marroquinería y estamos a 28 horas del puerto, a 28 horas del puerto, para el Norte de Santander, Cúcuta y el área metropolitana hay una vía que es totalmente estratégica y no solamente para sacar nuestros productos, Imelda, porque nos conecta con La Mata, allá en el sur del Cesar, y es la vía Cúcuta-Astilleros-Tibú, el Tarra-Convención-la mata, no solamente, porque significa conectar a Cúcuta con la vía del Sol y el Puerto de Cartagena o de Barranquilla, nos pondría algunas 17 horas más o menos y no subiendo la montaña Ocaña, que es lo que más se consume en tiempo, nos iríamos en una travesía, por eso se llama la Transversal del Catatumbo y aparte de la obra, de infraestructura, lo que significa para una región con la complejidad social del Catatumbo, todos sabemos que es una de las regiones con mayor violencia del país.

Hoy ahí, en esa región se produce el 70% de los secuestros del país, ministra, ahí hay cerca de 8 grupos armados ilegales disputándose el control de las 52.000 hectáreas de coca que hay ahí en el Catatumbo, está las FARC, están las disidencias, están los ELN, están los del EPL, está el tren de Aragua, está el Clan del Golfo, están los famosos Soles, el Cartel de Tijuana, que son los compradores y el Jalisco Nueva Generación, 9 en disputa por el control territorial, ya es hora de verdad, de llegar porque no es solamente hacer la obra sino lo que significa la obra, es poder generar de verdad un desarrollo a toda la región del Catatumbo y poderla conectar con el mundo, es la única manera de que el Norte de Santander se pueda encaminar hacia el desarrollo.

Nuestros tatarabuelos, hace más de 150 años, hicieron una obra a pico y pala, nos dieron una lección enorme, hicieron un ferrocarril que conectaba el Sur del Lago de Maracaibo en el puerto de Santa Bárbara con Puerto Santander, Cúcuta y Bochalema, fue por donde entró el desarrollo y donde llegaron esos europeos a colonizar el Norte de Santander y por ahí derecho a Venezuela, hoy Cúcuta y el Norte de Santander, está totalmente desconectado del mundo y con ese regalito que nos dio este gobierno de quitarnos la conexión con Bucaramanga, con Pamplona-Bucaramanga, pues peor, hoy no venimos aquí, sino a reclamarles y a decirles que definitivamente volteen a mirar al oriente colombiano, no con lástima, estamos cansados que nos miren con lástima estamos diciendo es que nosotros producimos, con lo del Norte de Santander, Arauca, cerca de 50 billones de pesos a la economía y miren lo que recibimos, miren las miserias.

27.000 millones de pesos, de verdad que a mí me daría pena ajena decirle a una región, mire les estamos cumpliendo con esto.

Yo creo que es hora de dejar de gobernar desde los escritorios e ir a darse un paseo por el territorio, ministra, la invito, yo la espero en Cúcuta y las llevo en mi carro, lástima que no tenga una volqueta, un

Toyota, una camioneta de esas donde les toca a los pobres campesinos sacar la Yuca y el Pescado para que se eche 12 y 14 horas entre la Lejía y Saravena en escasos 85 kilómetros que faltan, por pavimentar, una vía al Catatumbo, que los pobres campesinos los que producen, porque ya nadie produce yuca, ni plátano, muy poquito, 52.000 hectáreas de coca y todos estos grupos armados ilegales pegados a ese tema, todos, eso no, ahí no están pegados desde la ideología, eso se acabó hace rato, ahí lo que hay es negocio y este gobierno no ha fumigado, ni siquiera 1 hectárea, este gobierno ni siquiera ha adelantado un programa de restitución de cultivos, no, van a que están combatiendo los grandes narcos y entonces los combaten en las costas, pero la descomposición social de la región.

Nosotros el año pasado en noviembre le abrimos los micrófonos del Senado a los personeros del Catatumbo, si se acuerda Imelda y nos dijeron en esa época que estaba a punto de estallar una guerra entre las disidencias y los elenos, en noviembre el gobierno no hizo caso y en enero arrancaron los combates y llegamos a 62.000 desplazados en Cúcuta, en Tibú y en Ocaña.

Entonces, yo creo que ya es hora de verdad, de hacer un acto de contrición con esa región del oriente y entender de que también somos Colombia y que no les estamos pidiendo limosna, les estamos exigiendo que nos devuelvan por lo menos una vez, una vez, van cerca de 30 años de explotación petrolera y 20 de gas, por una sola vez en la vida denos el 10% de lo que producimos, una vez y pavimentemos esa vía, que el resto, seguro que los alcaldes y los gobernadores son capaces de hacer el resto, pero denos lo que nos merecemos, no estamos aquí de verdad mendigándoles nada.

Yo espero, ministra y director de Invías, de que en el próximo presupuesto, lo hemos hablado con el Ministro de Hacienda, se vea reflejada de verdad una inversión seria para la región, si no de lo contrario, de verdad qué pena que a uno le toque que, como Senador empezar a levantar la gente, empezar a sacudir la gente y hacer un paro de unas magnitudes diferentes y paralizar el oleoducto y paralizar el gasoducto, el día que Bucaramanga se quede sin gas, porque desafortunadamente el gas que producimos en el Norte de Santander, no lo consumimos en el Norte de Santander, lo consume Bucaramanga y el área metropolitana, a nosotros nos lo pasan por la nariz, miren, norte santandereanos y se lo llevan para Bucaramanga y se lo consumen en Bucaramanga y en la refinería de Barrancabermeja, nosotros no lo vemos, para seguir siendo injustos con el norte de Santander, muchas gracias, Presidenta, muy amable.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver  
preside Vicepresidenta Comisión Tercera del  
Senado:**

Gracias, Senador. Tienen uso de la palabra los Congresistas que quieran participar, tengo acá anotado primero, Senador Ciro Ramírez.

**Honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez  
Cortés:**

Gracias, Presidente. Quiero en primer lugar saludar a los funcionarios del gobierno, Ministra de Transporte, encargada, al citante, el Presidente de la Comisión, el Senador Jairo Castellanos, qué bueno que haya puesto el tema de las vías del país sobre la mesa.

Yo hoy quiero comenzar diciendo, que construir una vía conectora o de impacto nacional o regional, no son de un gobierno, son de todos los colombianos, porque primero, requiere los estudios y diseños que a veces pasan de un gobierno, después buscar los recursos y después su ejecución, difícilmente una obra de impacto se hace todo este proceso en un solo gobierno, por eso trascienden los gobiernos, por eso digo que es de los colombianos y lamento mucho que, como ocurre en muchos, en muchas organizaciones e instituciones no hay continuidad y eso es lo que afecta a veces el bienestar de la gente, que las políticas públicas no tengan continuidad. Por ejemplo, en este gobierno no sé cuántos Ministros de Transporte vamos, muy difícil tener continuidad en las políticas públicas y cuando no tenemos continuidad de lo que ha dejado el gobierno anterior, pues fracasan. El gasto público se convierte en ineficiente, yo no estoy diciendo que lo del gobierno anterior haya sido perfecto, no, hizo cosas bien, hizo cosas mal, dejó de hacer otras cosas, pero lo que hizo bien continuarlo, nosotros fuimos oposición en el Gobierno de Juan Manuel Santos, se ganó la presidencia con el Presidente Duque y dejó las 4G sin cierre financiero, Presidente Duque dijo, hombre, hay que terminar lo que comenzó otro gobierno, así hayamos sido oposición, a terminar lo que se pueda hacer, los cierres financieros y terminarlas, porque por eso comencé, trascienden los gobiernos.

Yo hoy quiero hablarles sobre mi departamento, es Boyacá, en el gobierno anterior se celebraron los 200 años de independencia, la gesta libertadora que fueron esos hombres y mujeres boyacenses, que le dieron la libertad y la independencia a este país, a raíz de eso se firmó un pacto, que era a 10 años, muy mal, no había recursos, pero por lo menos se dejó establecido y repito, estas obras de impacto para nuestro departamento trascienden ese gobierno y más cuando se dejó a vigencias, futuras por 10 años, a terminar en el 2029 y yo esperaba que este gobierno, pues hombre, ganó generar una gran expectativa, ojalá hubiera dejado un poquitico más, un poco más para poder avanzar un poco más rápido o de manera considerable y que se percibiera por los boyacenses y mucho tiene que ver con la del Senador Castellanos, que es la vía de la soberanía que comienza en Boyacá, Socha, Sacamala, Malacabulla, Paz del Río y de ahí para arriba es la de la Lejía-Saravena, que todo eso tiene un mismo conector, porque mucho tiene que ver con Boyacá, Casanare, Santander, Arauca, Norte de Santander y lo que vimos fue todo lo contrario.

Primero por parte del Invías y la nueva entidad que se creó de vías terciarias, ha sido lamentable

la ejecución en las vías terciarias o por lo menos el impacto que ha tenido en el departamento Boyacá. Quisiera que a través de este derecho de petición verbal me respondieran qué impacto ha tenido en vías terciarias, terminadas vías, terciarias en el departamento de Boyacá. En el gobierno anterior fueron 462 kilómetros de vías terciarias, con respecto a ese Pacto Bicentenario, no va a beneficiar a Boyacá, beneficia a todo el país, por ejemplo, la vía Bogotá-Bucaramanga, Bogotá-Bucaramanga, es fundamental para el país y comienza con lo que venía desde Zipaquirá, Ubaté, Chiquinquirá, la ejecución es del 50%.

Yo esperaba que el Gobierno Petro hiciera algo por esa vía que es fundamental, para el norte del país, fundamental, pues no hizo absolutamente nada, un peso, un peso, uno, uno o 50 centavos, eso no era tanta molestia, pero vemos hace días al Presidente Petro compitiendo con los jeques árabes, haciendo casas de lujo para los embajadores en Arabia Saudita, no, el embajador de Colombia en Arabia Saudita, no necesita una casa de lujo, necesita un apartamentico y wifi, con eso atienden los colombianos que están allá, un peso, Bogotá-Bucaramanga, eso no es fundamental para los boyacenses, es para el país, o conectar el Centro Oriente del país con el Magdalena Medio, Centro Oriente del país no es Boyacá, es Arauca, Casanare, Boyacá con el Magdalena Medio, para el norte de Colombia, que es conectar Chiquinquirá con Puerto Boyacá y ahí sale para el norte, no hay un solo peso de lo que dejó el gobierno anterior, con las vigencias futuras año a año, que no se ven, además porque es muy poco, no se ven, lo que les contaba Belén, Socha, Sácama, La Cabuya, Paz Ariporo 31% ejecución y la que es fundamental para los boyacenses es que es Duitama-Charalá-San Gil, es fundamental, pues tampoco hubo un solo peso y lo más triste, querida ministra, además de darle la bienvenida, hace poco fue el Presidente Petro a Boyacá y estuvo con el gobernador de Boyacá, firmaron un cheque con 81 proyectos en distintas carteras, muchas que tienen que ver con vías, acá en esta Comisión se debate el Presupuesto General de la Nación y en ningún lado vi recursos, dije ve tan raro, que fueron a firmar ese cheque, qué bueno que del Gobierno nacional lleguen recursos a Boyacá, eso me parece genial, así sea oposición, lo importante es que llegue y envíe derechos de petición al DNP.

Entonces firmaron un pacto con un cheque en Sotaquirá, Sotaquirá fue el municipio de la Hacienda Okusá, donde prestaron los caballos los hacendados de Sotaquirá para la independencia, Simón Bolívar, se los prestaron de ahí, el Presidente Petro rememoró esa época y resulta que cuando nos responde el DNP dice, de esos 2.3 billones, la mitad no tiene financiación y la otra mitad yo no sé de financiación, vaya y pregúntele a las carteras, entonces yo he enviado derechos de petición a todas las carteras, el primero en responder fue el Ministerio de Comercio Exterior, Industria y Turismo.

Entonces los proyectos en esa cartera me dice no, no hay financiación y yo también aprovecho esta ocasión para hacerle el derecho de petición verbal al Ministerio de Transporte y al Inviás que los proyectos relacionados con esas carteras, en ese pacto territorial que se firmó con Boyacá hace pocas semanas, en el municipio de Sotaquirá, entre el gobernador y el Presidente de la República, tienen recursos o no tienen recursos, porque el Ministerio de Comercio dice que no hay recursos, que depende de las gestiones futuras que se hagan, y en gestiones futuras, si esta semana comienza la Ley de Garantías y el presupuesto ya se aprobó, el próximo año y hasta donde entiende, el próximo año es el último del Presidente Petro.

Entonces, cuáles gestiones, y la gran pregunta que hoy yo hago es, hombre, no sé quién vaya a ganar el próximo año, pero aquí hay, muchos funcionarios públicos o servidores públicos y el grave problema que tenemos en nuestro país, y no solo por ustedes, para todas las corrientes políticas, el gran problema para la competitividad de nuestro país, siempre es, que esas grandes obras de infraestructura, que trascienden los gobiernos no tengan continuidad y perdemos todos, todos, porque como lo digo, una obra como un puerto, como un tren, como un regiotram, cuántos, gobiernos lleva el regiotram de occidente, y ni hablar del norte que todavía faltarán, muchos más gobiernos para que la veamos, como una realidad, o no sé si el tren ese que habló el Presidente Petro en campaña, el tren que iba, por el aire desde el Darién hasta Buenaventura, no sé por dónde iba, no sé en qué va, pero pensemos en que indistintamente del nombre que se le ponga en la placa, bueno igual, ya no se puede poner nombres en las placas, independientemente quien lo haga, es la continuidad de las grandes obras de infraestructura los que nos van a dejar mayor bienestar todos los Colombianos y se lo dejo como reflexión a la cartera de transporte y del Inviás, porque una obra de infraestructura trasciende este gobierno y cualquier otro gobierno y les dejo la reflexión de Boyacá, que no quedó un solo peso en el presupuesto, si yo estoy equivocado, que puedo estarlo, porque hasta donde yo lo he visto y me la han respondido en derechos de petición, los recursos que están para ese Pacto Bicentenario, solo está asegurado los recursos que se dejaron año a año en vigencias futuras hasta el 2029, por parte de este gobierno no he visto recursos adicionales para agilizar, avanzar o adelantar, lo que se estableció hasta el 2029.

Así que del Gobierno Petro no quedó nada considerable o determinante para destacar en el departamento Boyacá en materia de vías e infraestructura, ese es mi control, ese es mi ejercicio y hablo por los boyacenses, independientemente, aquí de oposición gobierno no, porque puede ser que el próximo gobierno también no haga nada por Boyacá y diremos lo mismo, pero que les quepa como reflexión que ojalá que este gobierno ganó con mucha expectativa entre los boyacenses, hubiera dejado algo, por lo menos haberlo terminado,



adelantar, esas vigencias del 2029 para que esa plata se considerara invertida y una vez, terminado quería dejarles esa reflexión y muchas gracias, Presidente.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias, Senador Ciro, tiene la palabra la Senadora Imelda Daza.

**Honorable Senadora Imelda Daza Cotes:**

Muchas gracias, señor Presidente, un saludo a todos los presentes, sin duda, el caso de la vía la Soberanía, Pamplona, Saravena, Arauca, es un caso emblemático y que merece más atención, el departamento del Norte de Santander ha sido de los más sacrificados durante la guerra permanente, guerra civil permanente que este país ha vivido Putumayo y Cauca, sin duda, han sido regiones muy, muy golpeadas por la violencia y eso amerita para ellos mayor atención.

Esta vía la Soberanía, lleva más de 15 años en ejecución, con costos superiores a 1.2 billones de pesos y lo que se ha logrado es muy poco, el año pasado el ministerio dijo que los avances, no llegaban al 50% mientras tanto, las tarifas de peaje se han incrementado en un 10% anual, sin que esto se refleje en mejoras equivalentes, en infraestructura o en mantenimiento, algo no anda bien el gobierno actual ha insistido en revisar los modelos de concesión y priorizar obras estratégicas con enfoque regional y social, pero enfrenta una seria resistencia en sectores políticos y empresariales que son los que generalmente se benefician del actual esquema o sistema de contratación.

En fin, insisto en que Norte de Santander merece más atención y requiere de más solidaridad del Gobierno nacional y por eso nosotros dejamos una constancia en este debate, es enorme nuestra preocupación por el rezago en la ejecución de la vía de la soberanía y por el modelo de concesión que ha convertido, el cobro de peajes en un negocio más rentable que la propia construcción de las vías, este debate no solo es técnico, este es un debate eminentemente político, detrás de los sobrecostos, las prórrogas y la falta de resultados, hay una estructura de contratación concentrada, ineficiente y en muchos casos capturada por intereses político partidario, aunque se debe reconocer, sí hay que reconocer, los esfuerzos del Gobierno nacional por recuperar la planeación pública en infraestructura, incluyendo la revisión de contratos en la ANI y el impulso de vías terciarias, es muy importante advertir, que mientras el Estado no tenga control real sobre los proyectos y sobre las tarifas de peaje, el modelo seguirá siendo desigual y regresivo, por lo tanto, es importante pensar en la posibilidad de diseñar un nuevo sistema de contratación más eficiente, reitero que la inversión en vías como esta de la soberanía no es un gasto, es una deuda que se tiene con Norte de Santander y con las regiones históricamente excluidas y severamente golpeados

por la guerra civil permanente en la que hemos vivido.

Exigimos transparencia, participación ciudadana y rendición de cuentas permanentes en todos los contratos de infraestructura financiados con recursos públicos, esa es nuestra voluntad, es nuestro interés, es nuestro deseo y de eso queremos dejar constancia muchas gracias.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Señora Presidenta, le informo que se registra quórum decisorio, someta a consideración el orden del día

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver preside Vicepresidenta Comisión Tercera del Senado:**

Se somete a consideración el orden del día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Ha sido aprobado, señora Presidente, igualmente me permito leer unas proposiciones para control político proposición aditiva a la proposición de unidad para las víctimas presentada por la Senadora Sonia Bernal, este debate será confirmado fecha tentativa para el 26 de noviembre, 26 de noviembre, igualmente hay una proposición de una audiencia pública suscrita por la Senadora Sonia Bernal sobre producción y comercialización del gas, cita a varios ministros y funcionarios del gobierno y otra proposición de la Senadora Sonia Bernal sobre un control político al sector educativo, al Ministro de Educación Nacional sobre el tema de la educación en el departamento de Casanare y audiencia pública para presentar al ponente del Senador Carlos julio González al Proyecto de Ley número 206 es una audiencia pública con respecto a ese proyecto, señor Senador, señora Presidente, someta a consideración las proposiciones leídas por Secretaría.

### PROPOSICIÓN

Bogotá, 28 de agosto 2025

Doctor:

JAIRO CASTELLANOS

Presidente – Comisión tercera

Senado de la República comisiontercera@senado.gov.co

### PROPOSICIÓN ADITIVA CONTROL POLÍTICO UNIDAD PARA LAS VÍCTIMAS

En mi calidad de Senadora de la República, y en consideración de las facultades que me permiten dicha dignidad en el marco del control político a las instituciones del Estado, aunado a la necesidad de avanzar en los procesos de reparación y reconocimiento de las víctimas en Colombia, **presento ante esta Comisión esta proposición para citar al director general de la Unidad Para las Víctimas, doctor Adith Rafael Romero Polanco** toda vez que, tienen la competencia para dar respuesta sobre el avance y ejecución de los



programas nacionales para la atención y reparación de las víctimas del conflicto armado en Colombia. Así como **invitar a la Defensora del Pueblo, doctora Iris Marín Ortiz.**

### **CUESTIONARIO**

#### **UNIDAD PARA LA ATENCIÓN Y REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS**

##### **Doctor Adith Rafael Romero Polanco**

1. Sirvase informar detalladamente cuál ha sido el avance en el cumplimiento de las metas establecidas para la UARIV dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026, especificando los indicadores, líneas de acción, porcentaje de ejecución física y financiera.
2. Indique si existen resoluciones, circulares o actos administrativos expedidos en 2025 que hayan modificado los honorarios, asignaciones o remuneraciones de los directivos y funcionarios de la UARIV, adjuntando copia íntegra de dichas resoluciones.
3. Informe si se han expedido resoluciones o actos administrativos que modifiquen los valores, condiciones o procedimientos para el otorgamiento de viáticos dentro de la entidad durante 2025, adjuntando dichas disposiciones normativas.
4. Remita un compilado de los gastos de viáticos realizados por la UARIV durante la vigencia 2025, discriminando los valores destinados a directivos, nivel directivo territorial y nivel asesor, indicando lugar de desplazamiento, motivo, duración y costo total.
5. Indique si desde enero de 2025 a la fecha se han efectuado modificaciones al Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales de la UARIV. En caso afirmativo, adjunte copia de las resoluciones que soportan dichas modificaciones y detalle en qué consistieron los cambios, en especial para los cargos de director general, directores, directores Territoriales, subdirectores y asesores.
6. Especifique cuántas sesiones de la Mesa Nacional y Mesas Territoriales de Víctimas se han realizado desde 2022 a la fecha. Indique el costo promedio de organización de cada sesión, discriminando rubros por logística, transporte, hospedaje, alimentación, materiales y alquiler de espacios.
7. Informe cuál es el operador logístico contratado por la UARIV para la realización de las sesiones de las Mesas de Víctimas, señalando número de contrato, objeto, valor total, vigencia, modalidad de contratación y justificación técnica y presupuestal de los altos costos asociados a la ejecución de dichos eventos.
8. Explique en qué municipios del Catatumbo ha activado la UARIV el principio de subsidiariedad para atender emergencias humanitarias o crisis territoriales. Indique los criterios aplicados, las entidades municipales involucradas, los recursos comprometidos y el costo total de las acciones ejecutadas bajo dicho principio.
9. Remita un presupuesto desagregado de la vigencia 2025 donde se discriminen los recursos por funcionamiento e inversión, especificando los montos asignados y ejecutados en los siguientes conceptos: Contratos de prestación de servicios, Viáticos, Tiquetes y transporte, Operador logístico, Gastos administrativos y de funcionamiento, Pagos de indemnizaciones a víctimas.
10. Informe el número total de cartacheque ordenadas a la fecha por la UARIV, discriminando cuántas cuentan con disponibilidad presupuestal real y recursos efectivos para el pago, así como el monto total de recursos comprometidos y desembolsados para la reparación individual a las víctimas del conflicto.

Atentamente,

*Sonia Shirley Bernal Sánchez,*

Senadora de la República.

### **PROPOSICIÓN**

Bogotá, 14 de octubre 2025

Doctor:

JAIRO CASTELLANOS

Presidente – Comisión tercera constitucional permanente.

Senado de la República. [comisiontercera@senado.gov.co](mailto:comisiontercera@senado.gov.co)

### **PROPOSICIÓN AUDIENCIA PÚBLICA**

En mi calidad de Senadora de la República, y en consideración de la problemática actual que se está presentando frente al desabastecimiento de gas natural a nivel nacional, **presento ante esta Comisión, esta proposición para citar una audiencia pública** que permita esclarecer las acciones a tomar y que aporte insumos para fortalecer las políticas públicas frente al sector de producción y comercialización de gas.

Para tal fin, es necesario citar e invitar a las siguientes instituciones y agremiaciones:

- Ministerio de Hacienda y Crédito Público
- Ministerio de Minas y Energía
- Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)
- Unidad de Planeación Minero Energética (UPME)
- CREG
- Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (SSPD)

- Superintendencia de Industria y Comercio (SIC)
- Ecopetrol
- Departamento Nacional de Planeación (DNP)
- Naturgas
- Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP)
- PROMIGAS S.A.

Atentamente,

*Sonia Shirley Bernal Sánchez,*  
Senadora de la República.

**PROPOSICIÓN**

Bogotá, 14 de octubre 2025

Doctor:

JAIRO CASTELLANOS

Presidente – Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Senado de la República. [comisiontercera@senado.gov.co](mailto:comisiontercera@senado.gov.co)

**PROPOSICIÓN CONTROL POLÍTICO  
SECTOR EDUCACIÓN**

En mi calidad de Senadora de la República, y en consideración de las facultades que me permiten dicha dignidad en el marco del control político a las instituciones del Estado, **presento ante esta Comisión, esta proposición para citar al Ministro de Educación Nacional, doctor Daniel Rojas Medellín**, toda vez que, tienen la competencia para dar respuesta sobre la inversión del sector educación en el departamento de Casanare:

**CUESTIONARIO**

**MINISTERIO DE EDUCACIÓN  
NACIONAL**

**Doctor Daniel Rojas Medellín**

1. ¿Cuál fue el monto total del presupuesto asignado y regionalizado por el Ministerio de Educación al departamento de Casanare para las vigencias 2023, 2024 y 2025, discriminado por programas (infraestructura educativa, calidad, cobertura, alimentación escolar, entre otros)?
2. Indique la metodología utilizada para regionalizar los recursos hacia Casanare entre 2022–2025 (criterios, fórmulas, variables demográficas y de cobertura educativa), y aporte las tablas de cálculo o el modelo técnico que determinó dichas asignaciones.
3. Desglose el listado completo y actualizado -por vigencia 2022, 2023, 2024 y 2025- de las Instituciones Educativas oficiales atendidas con recursos nacionales en Casanare (nombre, código DANE/BPIN si aplica, municipio, línea de atención recibida: infraestructura, dotación, PAE, atención a población con discapacidad, conectividad).

4. ¿Cuál fue la cobertura neta en preescolar, primaria y secundaria en Casanare en cada una de las vigencias 2022–2025? Identifique brechas por municipio y las estrategias presupuestales específicas adoptadas para reducirlas.
5. Sírvase desglosar las cifras totales giradas y giradas efectivamente para el PAE en las vigencias 2022-2025 a la Entidad Territorial Certificada (ETC) Casanare- y a los operadores locales. Adjunte resoluciones y contratos (por ejemplo, asignaciones específicas, como la Resolución que asignó recursos PAE para 2024).
6. Indique todos los proyectos de inversión financiados con recursos nacionales en Casanare (obras nuevas, mantenimiento mayor, adecuación de aulas, mejoras en saneamiento y dotación tecnológica) durante 2022–2025: número de proyectos, localización, contratistas, BPIN (si aplica), monto aprobado, monto ejecutado y estado final. Adjunte cronograma de obra y actas de entrega técnica.
7. Presente los indicadores de resultado y de impacto que el ministerio utiliza para medir el uso efectivo de los recursos en Casanare (por ejemplo: mejoras en cobertura, tasa de repitencia, índices de desempeño académico, reducción del rezago, nuevas matrículas), con valores para 2021 (línea base), 2022-2025.
8. ¿Qué recursos nacionales se han proyectado y/o comprometido para la educación en Casanare para la vigencia 2026? Detalle montos por programa (preescolar, básica, media, PAE, infraestructura, educación superior) y la fuente (PGN, regalías, participaciones, convenios, créditos).

Atentamente,

*Sonia Shirley Bernal Sánchez,*  
Senadora de la República.

**PROPOSICIÓN**

Bogotá, D. C., octubre 22 de 2025

Senador

JAIROALBERTO CASTELLANOS SERRANO

Presidente Comisión Tercera

Senado de la República

**Asunto: Audiencia pública ponencia para primer debate del Proyecto número 206 de 2025 Senado.**

Respetado señor Presidente:

En el marco del trámite del Proyecto de Ley número 206 de 2025 Senado, *por medio del cual se garantiza el mejoramiento integral de asentamientos humanos de origen informal en suelos, rurales y de expansión urbana, se previenen factores de especulación inmobiliaria y se dictan*

*otras disposiciones*, actualmente en estudio para ponencia de primer debate, solicito la realización de audiencia pública para presentar el informe de ponencia y recoger insumos técnicos y ciudadanos, de conformidad con la Ley 5ª de 1992 y demás normas aplicables.

Esta solicitud busca profundizar el análisis técnico-jurídico frente a las observaciones formuladas por el equipo asesor, en particular sobre:

- **Gobernanza y concertación territorial;**
- **Riesgos ambientales y responsabilidad estatal; y**
- **Participación de las entidades competentes en la planeación del uso del suelo.**

**Se sugiere programar la audiencia para el martes 28 de octubre de 2025, a las 8:00 a. m.** Para garantizar la publicidad, la transparencia y la pluralidad de voces, **se cursarán invitaciones expresas al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio; al Departamento Nacional de Planeación (DNP); al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; a la Procuraduría General de la Nación; a los autores y ponentes del proyecto; a las veedurías ciudadanas; y a los alcaldes** de los municipios de Neiva, Gigante, Garzón, La Plata, Palermo, Agrado, Paicol, Argentina Guasca, Bogotá, Soacha, Cali, Medellín, Yopal, Aguachica, Buenaventura, Ciénaga, Soledad y Florencia municipios con los mayores asentamientos priorizados en suelos rurales y de expansión urbana, junto con los demás actores institucionales y sociales pertinentes.

Atentamente,

*Carlos Julio González Villa,*  
Senador de la República.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta Comisión Tercera del Senado:**

Se someten a consideración las proposiciones leídas, las prueba la Comisión.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí las aprueba, señora Presidente, igualmente el Senador Castellanos como citante, desea que usted someta a consideración de la Comisión, declarar la sesión informal para escuchar a un líder de la vía llano.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta Comisión Tercera del Senado:**

Aprueba la Comisión la sesión informal.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí la aprueba, señora Presidente, sonido Francisco, por favor.

**Doctor David Pérez Tovar Gerente Comercial PTE EVOLUTION:**

Honorables Senadores, muy buenos días para todos mi nombre es David Pérez Tovar, Presidente

Castellanos, muchas gracias, como llanero y como usuario permanente de la vía al Llano, quiero agradecerle por esta invitación y propiciar estos espacios para poder manifestar nuestro inconformismo y nuestra molestia con la situación que hoy estamos viviendo en la vía el Llano, también un saludo muy especial y muy respetuoso para los funcionarios del Gobierno nacional, los señores viceministros, Viceministra Liliana Ospina, Viceministro Leonardo Pazos, Roberto Uparela de la ANI y es que les agradezco enormemente este espacio hoy como llanero y como usuario frecuente de la vía el Llano.

Porque estamos cansados, estamos molestos, estamos indignados por la situación que estamos viviendo, no sólo en el Meta, ni en la Orinoquía, sino también con esos municipios que se ven afectados de Cundinamarca, que tienen influencia con la Vía al llano, cómo es posible, Presidente y honorables Senadores, que una región como es la Orinoquía, que produce más de 55 billones de pesos al año, en regalías por hidrocarburos, pero que también es el primer hato ganadero a nivel nacional, sólo el Meta, el departamento del Meta, tiene más de 2.3 millones de cabezas de ganado, solo, le gana el departamento de Antioquia pero si nos unimos como región, contando, el Meta, el Casanare, el Arauca y la Orinoquía, somos el primer hato ganadero del país, pero aparte de esos 55 billones que le aportamos en regalías, también somos los primeros productores de palma, a nivel nacional, también somos los primeros productores de arroz a nivel nacional, hablando de región, pero también producimos soya, maíz, caña de azúcar, cacao, frutas, caucho, en la sola Altillanura, señores funcionarios y honorables Senadores, tenemos más de 3.4 millones de hectáreas aptas para la agroindustria y apenas tenemos utilizadas 300.000, es decir que esta región del país, tranquilamente, puede ser la despensa agrícola de Colombia y del mundo, un departamento y una región hermosa, turística, que se ve afectada por esta crisis en la que llevamos meses y años sufriendo.

Es muy triste que, nosotros como región, aportando todo lo que aportamos, tengamos que hoy venir a estos espacios de participación y escucha, como a mendigar recursos con el Gobierno nacional, después de que tanto le aportamos a nuestro país, merecemos respeto y merecemos que nos traten, con un trato digno y con la importancia que representamos para el país, yo siento, señora viceministra, y es un llamado que también le hacemos al gobierno y al Presidente, que en vez de estar pensando en un ferrocarril de Puerto Gaitán a Villavicencio, que puede costar más de 13 billones de pesos, pensemos en aportarle 10 billones de pesos para la solución inmediata y definitiva de la vía al llano, 10 billones de pesos no sacados de un solo tajo, estos 10 billones de pesos se pueden distribuir en 5 o 6 años, que como lo decía el Senador Castellanos, de pronto es muy poco para todo lo que nosotros le generamos anualmente a la Nación.



Con 10 billones de pesos nosotros podemos terminar, la doble calzada faltante de la vía al Llano, que es el primer tramo de Bogotá al Tablón, porque los otros dos tramos ya tienen doble calzada, presentan inconvenientes y con los otros 4 billones de pesos, podemos solucionar e intervenir definitivamente los puntos críticos que tenemos en la actualidad, llevamos más de cuatro meses con este punto crítico que no lo teníamos en el radar y estamos perdiendo más de 30 mil millones de pesos diarios por estas molestias y por estos problemas.

Entonces, quiero ponerles un contexto muy breve y es que esta vía que tenemos hoy, que es un orgullo también para la región y para el país, porque es un hito de la ingeniería, ha sido pagada y construida con la plata de los usuarios, el Gobierno nacional desde el año 94 no ha puesto un solo peso, para la construcción de la vía al Llano, para que ustedes sepan, honorables Senadores, quienes han pagado esta vía hemos sido los usuarios desde el año 94, desde que existe la figura de la concesión, y hemos recogido desde el año 94 a hoy más de 15 millones de pesos para construir esa vía que hoy tenemos.

Entonces, no es posible que el Gobierno nacional, que nunca ha puesto un peso para la vía al Llano, hoy no nos quiera financiar para intervenir los puntos críticos, no es justo, nosotros hemos construido la vía y el Gobierno nacional, que nunca ha puesto un peso, hoy parece que nos estuviera dando migajas o monedas, entonces, nosotros no podemos subirle más a los peajes de la vía Bogotá-Villavicencio, honorables Senadores, porque es que son los más caros del país, en apenas 86 kilómetros, ayer me vine Villavicencio-Bogotá, para poder estar en este espacio de participación y me demoré 7 horas a ustedes les parece eso justo, en 86 kilómetros, entonces, si nosotros somos una región que aporta tanto, ténganos respeto, no nos mamen, más gallo, por favor, en 2023.

El ministro del momento anunció que se necesitaban más de 1.2 billones de pesos para intervenir los puntos críticos, hoy ya cuestan 2.5 billones de pesos y en febrero de este año el Presidente de la República se comprometió con la región con 380 mil millones de pesos, poco, pañitos de agua tibia, 380 mil millones de pesos mil y un mes después, el Invias nos dice a la región, que nos van a solo aprobar 240 mil millones de pesos y al día de hoy, solo el ministerio, solo el Gobierno nacional, nos ha enviado 40 mil millones de pesos, a ustedes les parece esto justo, honorables Senadores, no es justo con los Llanos, no es justo con la Orinoquía, no es justo con una región que le produce tantos beneficios al país y tampoco es justo con esos municipios de Cundinamarca que también tienen influencia sobre la vía y hoy la ministra, y yo sí tengo que pedir la aclaración, señora viceministra, ojalá lo hiciéramos, la ministra anunció 100 mil millones de pesos para intervención de los puntos críticos, nosotros sí quisiéramos saber si esos 100 mil millones de pesos son recursos nuevos a los que se había comprometido el Presidente o hacen parte

de esos 380 mil millones de pesos, que ya se había comprometido el Presidente, que repito, son pañitos de agua tibia.

Qué bueno, ya para finalizar, honorables Senadores, qué bueno, que en esta Comisión haya Senadores de los diferentes departamentos afectados o que tienen zona de influencia en estas vías Norte de Santander, Casanare, Senadora que hace rato no la veía, saludos de Boyacá, porque este debe ser un llamado a la acción, la competitividad que se refleja en bienestar para los Colombianos no puede tener ideología política, el Meta y la Orinoquía exigen un trato digno, para solucionar esta situación, que nos tiene indignados y muy molestos, muchas gracias, señor Presidente, por esta invitación.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver  
Preside Vicepresidenta Comisión Tercera del  
Senado:**

Se reanuda la sesión formal y le damos el uso de la palabra a la ministra, Viceministra de Transporte, Liliana María Ospina, Perdón, viceministra, le damos el uso de la palabra a la Senadora Sonia Bernal, que quedó pendiente.

**Honorable Senadora Sonia Shirley Bernal  
Sánchez:**

Con un cordial y fraterno saludo a todas y todos, bueno, yo quiero recoger el sentir de David y valoro que te hayan invitado y que nos estés acompañando, porque es un sentir de la Orinoquía y el país se tiene que ver como regiones, yo lo he dicho acá desde esta curul, para resolver las problemáticas de un país mega diverso y mega inequitativo, antes de todos estos años en que ha aparecido este gobierno, un gobierno hoy no solo donde cuenta el Presidente con una mejor favorabilidad, sino que se ha tenido por primera vez en la historia, la caída del desempleo más grande, pues es un país que no se puede resolver viceministro, visto pueblo por pueblo, tiene que verse enfoque de región y el enfoque de región, que estableció David tiene mucha, lógica, que es la Orinoquía, entonces el llano Colombiano y la Orinoquía no necesita comunicarse con el centro del país, contrario a eso, el centro del país necesita de la riqueza que generamos nosotros en el llano y en la Orinoquía, hay que, David, cambiar el chip y ese chip lo tenemos que hacer nosotros, pero también debemos que insistir en que lo hubieran hecho los gobiernos anteriores, muy mal hecho, que el Gobierno del Presidente Uribe, haya construido unas vías en el aire, por el lado del Cusiana, y no se haya caído un puente, sino dos, y entonces, para venir desde el Casanare, pasando para Boyacá, David, pues, nos toca pasar por una vía remendada; como seguramente ésta, de la soberanía con la misma importancia.

Pero, no recojo su sentir, en cuanto está un poco desfasado de la realidad, y es que la realidad, los que estuvimos como Senadores juiciosos en el presupuesto del 2026, se logró garantizar 100 mil millones de pesos, Senadores, prácticamente todos ustedes y yo; por lo que tengo gratitud, con el trabajo

de ustedes, no ante el Ministerio de Transporte, sino donde está el presupuesto, que es ante el Ministerio de Hacienda. Por eso, la suprema valía de una Comisión como éstas, de las económicas. Por supuesto que 100 mil millones, no supera todos los problemas, Senadora. Pero, tampoco podrá pensar que se supera, la pésima decisión del modelo Alianzas Público Privadas, donde se le dio a Corficolombiana y a Coviandina, para que sólo se enriquecieran ellos, como usted lo dice, con los peajes más grandes.

Entonces, hay que ver todo más holísticamente, y el pensamiento no puede ser crítico per se, sino que tiene que ser un pensamiento complejo, para revisar la realidad. La política, necesita pensamiento complejo que viene a ser responsabilidad, Vicepresidenta. Y por eso, hay que decirlo, que este Ministro de Hacienda, por disposición del Presidente Gustavo Petro, nos dejó 100 mil millones de pesos y yo lo he dicho, como Senadora en el llano. Eso es una gestión, bueno, no es suficiente. Ahora, el Senador Castellanos, se lloraba con justa razón; yo sí le comprendo a usted, su trabajo legislativo, que apenas quedaron 27 mil, pero 100 mil millones para 150 puntos críticos, David. Que no son de este gobierno, son de los gobiernos anteriores, porque le entregaron el negocio, como dicen en mi casa, lo pulpo para uno y el hueso para el otro. Eso lo hicieron los gobiernos anteriores de Gustavo Petro. Cien mil millones toca sumarlos a los 70 mil, que la Agencia Nacional de Hidrocarburos, también dejó, en una caja para responder la inmediatez, más otros 18.000 millones que se dejaron del Ministerio de Transporte.

Termino con esto, Vice, porque, pues claro, es que es mi tierra y es vías, y como a mí no me dejaron ayer intervenir, pues al menos debo intervenir unas tres veces. Entonces, por supuesto, que hay que pensar que, para hablar del llano, no hay que pensar solo por Villavo. Hay que pensar la vía al Cusiana, y como lo hablábamos ahora con Julio César Estrada, Senador, la vía del Sisga, y también podemos tener Labranzagrande y Vado Hondo. Sólo para precisar, que, cuando hablemos de algo, nos toca un poco más integral, dar a cada cual lo suyo, que es el significado de justicia, gracias.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver preside la Vicepresidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias Senadora, es que, ya abrieron registro, entonces les pido colaboración con el tiempo. Le damos el uso de la palabra a la Viceministra de Transporte.

**Doctora Liliana María Ospina Arias, Ministra de Transporte (e):**

Bueno, buenos días a todos y todos, muchas gracias Senador Castellanos, citante de este importante debate y pues a todos los honorables Senadores que han intervenido, también al doctor David Pérez, muchas gracias también, por la intervención. Creemos que, desde el Gobierno

nacional creemos que estos debates, realmente son muy importantes, porque ponen sobre la mesa, no solamente, las prioridades de las regiones apartadas, sino también, las prioridades del Gobierno nacional, y en esa medida, sí, quisiera resaltar, la importancia que ha tenido la estrategia de intervención en las vías del país, desde el Gobierno nacional, porque justo, una de las principales premisas de este gobierno, ha sido acercar las regiones apartadas al centro del país. No solamente, por un tema de productividad, sacada de los productos, entendemos y compartimos la importancia del Oriente colombiano como despensa alimentaria del país. También, por un tema de necesidad de acceso a servicios, salud, educación y pues todo lo del acceso a las oportunidades que estas regiones apartadas, históricamente olvidadas, pues, han tenido, pero también, en el marco de la construcción de territorios de Paz, y en eso compartimos totalmente, las preocupaciones del Senador Castellanos, en la medida en que, solamente con temas de accesibilidad podremos, empezar a combatir los problemas que tenemos de violencia y de guerra asociado a las economías ilícitas, que hoy tanto, también, nos siguen azotando.

Entonces, en esa medida, aplaudimos la citación que hace, Senador, y, quisiéramos aprovechar entonces, este espacio para, contarles las gestiones que, desde el Gobierno nacional, venimos realizando, y que evidencian el compromiso que tiene el Gobierno nacional, con esta importante región del nororiente y del oriente colombiano.

Primero, importante también, contarles que, el contrato que en este momento se viene ejecutando en la vía de la soberanía, no es un contrato de este gobierno, es un contrato, que muestra también, la apuesta de la continuidad, que le ha dado este gobierno, al gobierno anterior; de tal manera que, cuando se comparten, prioridades, pues para nosotros es, igualmente importante poder, no solamente, continuar con los proyectos de intervención, que nos resultan estratégicos para la conectividad regional del país, sino también, incluso, y ahorita que le dé la palabra al Inviás, lo vamos a precisar, sino incluso, adelantando vigencias futuras, para intentar agilizar en la medida de lo posible, las intervenciones y las inversiones en este importante corredor.

Importante también, Senador Castellanos, contarles las gestiones que hemos venido realizando para la región del Catatumbo. Pues, para nadie es un secreto, lo que nos tumbó la Corte Constitucional en materia del Decreto de Conmoción, donde desde el sector transporte, habíamos priorizado unas inversiones bastante importantes, tal vez de las más importantes que el Decreto de Conmoción traía, justamente, porque también, estamos convencidos desde el Gobierno nacional, que, y ya lo había mencionado, que de las principales estrategias para combatir la guerra, tiene que ver con los temas de accesibilidad; lastimosamente, aquí no tuvimos, el respaldo de la Corte Constitucional, pero eso, no ha sido impedimento, para que desde el gobierno, sigamos priorizando la región del Catatumbo,

como una de las regiones donde nos interesa, seguir focalizando esfuerzos; y para eso, importante contarles, que en el CONPES, ya aprobado, que tenemos de vías para la Paz.

Tenemos una inversión, muy importante prevista, tanto para la vía, la soberanía, aquí yo tengo unos datos, que creo que son importantes: Lejía–Saravena, 180 mil millones de pesos; pero también, Saravena - Arauquita, 231 mil millones de pesos; 500, perdón, me equivoqué, 580 mil millones de pesos Lejía - Saravena, en un contrato nuevo, distinto al que en este momento está en ejecución, 580 mil millones de pesos; tenemos Saravena - Arauquita, 231 mil millones de pesos, también en el marco del CONPES, de vías para la Paz, y en el sector de la región del Catatumbo, tenemos 640.000 para la transversal del Catatumbo, y 250.000 para la Mata - Convención. Para la transversal del Catatumbo, estamos hablando de Convención - el Tarra – Tibú, y 250.000, para la Mata – Convención; esto incluso, adicional al contrato que también, tenemos en ejecución de la Transversal, sí. Tenemos, reflejos importantes, en el presupuesto del año entrante, aquí también, hay algo importante para resaltar, y es que estos valores, que estoy mencionando, son sustancialmente mayores, a los que tienen en promedio, el resto de las vías que quedaron en el CONPES; esto también es importante, porque muestra la decisión que tiene el Gobierno nacional, de priorizar, pues estas zonas, que, coincidimos claramente con el Senador citante y con los demás Senadores, frente a la importancia.

Ahora también, le voy a dar la palabra, al director del Invías, para que amplíe los temas de los recursos que se han venido gestionando, en el marco del departamento de Boyacá, Senador Ciro, de tal manera, que usted también, pueda informar, pues a toda la región, que estos acuerdos, que se han venido realizando recientemente, no tienen, digamos, un discurso vacío, sino que, realmente, se han realizado unas gestiones de movilización de recursos de una forma importante.

También contarles, en esta importante Comisión, lo que tenemos nosotros, en el marco de Lejías – Saravena, es hasta 2.032. Ahorita, podríamos conversar con la intervención del Invías, frente a la senda de la inversión que se tiene prevista, y cómo es la estrategia en términos de intervención, entre el contrato actual, que va hasta el 2.030 y el complemento importante de los 580 mil millones del nuevo contrato, que está previsto por gestión, que inicia intervenciones en el marco del presupuesto 2026.

Importante también, la intervención que hace el doctor David Pérez, frente a la vía Llano. Nosotros, pues como también lo mencionó la Senadora Sonia Bernal, donde para nosotros la vía al Llano, pues vale la pena decirlo, y es que, hubiéramos querido que los contratos de concesión, hubieran contemplado de una forma completa los sitios críticos, incluso siguen apareciendo sitios críticos que no habían sido identificados previamente, pero eso no es impedimento, para que desde el Gobierno

nacional, se movilice, no solamente recursos, porque eso también es importante, sino que se movilice, toda la gestión interinstitucional para atender, oportunamente estas contingencias, porque cuando aparece un punto crítico nuevo, pues no hay estudios y diseños, en ese punto en particular. Pero, eso no es impedimento para que, tanto el Invías, la ANI, incluso con el Servicio Geológico, con Corporinoquía, con las entidades territoriales, se activen planes de manejo, planes, PMUS unificados para la atención, incluso, con el propio liderazgo de nuestra Ministra María Fernanda Rojas.

Importante también, que ya se había mencionado frente a los 100 mil millones de pesos; importante precisar también, que estos 100 mil millones de pesos, que, se aprobaron en el presupuesto 2026 para ejecución del Invías, son recursos dos mil veintiséis, no son recursos para invertir en el tiempo, sino son todos recursos, para invertir en 2026, y eso fue gracias a una gestión conjunta, que se hizo entre el Ministerio de Hacienda, el Congreso de la República y el sector transporte, de cara a que se logró incluir dentro de las cartas de modificación de lo que quedó aprobado en el presupuesto del Invías para el siguiente año, y para eso, doctor David, quisiéramos invitarlos al proceso que viene adelantando la Contraloría General de la Nación, en un seguimiento constante, a las gestiones que se hacen con el liderazgo del sector transporte, porque la tercera semana del mes de noviembre, vamos a tener una audiencia pública en Villavicencio, donde están cordialmente invitados, la fecha está por precisarse, está alrededor del 20 de noviembre, pero la vamos a precisar, de tal manera que acá, también, podamos entrar en una mayor profundidad, a contarles directamente a la región, cuáles son las gestiones que se han venido adelantando, y esto incluye también, los avances en el proceso de selección y de estructuración del primer tramo de Boquerón - El Tablón.

Entonces, pues tampoco me quiero extender, tenía aquí también algunas notas importantes frente a la liquidación anticipada del corredor Bucaramanga - Pamplona Senador Castellanos, donde no es, que el Gobierno nacional haya querido abandonar ese corredor, sino que, han sido unos eventos sustanciales que, configuraron todas las causales de liquidación anticipada, desde los retrasos y los escasos avances de obra, hasta las contingencias en materia de gestión ambiental, que, impidieron su avance, pero pues también aquí, quisiera que nuestro vicepresidente Ejecutivo de la ANI, el doctor Uparella, pudiera ampliar un poco la información al respecto.

Entonces, con esta intervención, quiero darles la palabra a mis colegas del sector, no sin antes reiterar, lo importante que es para el Gobierno nacional realmente, priorizar la región del nororiente colombiano, la región de la Orinoquía, y, estas proporciones de inversión, que se están planteando en el CONPES de Caminos para la Paz, es una muestra, de que así es el compromiso, y que no son



discursos vacíos, sino que, efectivamente, se están haciendo unas apropiaciones muy importantes en el contexto de las restricciones presupuestales del Gobierno Nacional, para que estos corredores viales tengan la inversión que se merecen. Muchas gracias, entonces, John Jairo, te doy la palabra.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta, preside la Comisión Tercera del Senado:**

Espere un segundito. Gracias ministra, le damos el uso de la palabra al director de Invías por 5 minutos, porque nosotros nos están llamando en Plenaria.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Presidente muchas gracias, viceministra, muchas gracias por conceder la palabra. Bueno, el tema de la Lejía - Saravena, nosotros sí tenemos un contrato en ejecución, y como lo manifestó el señor Presidente, son unas inversiones que se realizan año a año por unas vigencias futuras, donde no podemos pasarnos de lo que está establecido. ¿Qué es lo importante aquí?, yo creo que lo importante es el CONPES, que nos ayuda a aumentar la capacidad de intervención en ese corredor. Por decir algo, el año entrante, nosotros teníamos de acuerdo a lo trazado 50.000 millones de pesos en el contrato que se tiene de la inversión inicial de 426.000, y en el 2026 son 64.000 millones prácticamente, sí, pero las inversiones más grandes aquí, se van a ver en el 2026, 2027 y 2028, como quedó las primeras vigencias, y pues sumado a lo que corresponde para el CONPES que se solicitó, pues unas inversiones grandes, donde verdaderamente, se van a ver las intervenciones. ¿Qué pasa acá?, y como nos está pasando en la mayoría de los contratos que estamos ejecutando en el Invías, nos ha tocado atender los sitios críticos; esta es una zona altamente inestable, usted lo sabe muy bien.

Entonces, para nosotros poder dar transitabilidad, nos toca intervenir estos sitios críticos. Sí, se consumen muchos recursos, y que casi no se ven. Por lo general, preferimos que se vea el pavimento, que es a lo que nosotros estamos dedicados, a pavimentar; pero lo uno, va anidado a lo otro, desafortunadamente. Si yo pavimento, y no tengo transitabilidad, pues, peor todavía, pero para asegurar la vida de la gente, tengo que atender estos sitios críticos, tengo que estabilizarlos, tal vez con inversiones, que uno queda asombrado, pero, son esos y de acuerdo a los estudios y diseños que se presentan, pues, tenemos que atacarlas.

Este año, nosotros nos comprometimos y si se va a cumplir, es pavimentar 4.5 kilómetros de esto. Estamos nosotros con el contratista, nos envió un plan de trabajo y tiene que cumplir. Si no lo quiere cumplir, pues, tenemos que intervenir nosotros de otra manera. Pero, si es el compromiso. Esperemos, ese compromiso se

cumpla, porque es un plan de trabajo que tiene. Pero aquí lo importante, lo importante es, las inversiones que se tiene. Tanto para, terminar este año bien, como iniciar el 2026. Nosotros ya estamos estructurando ese CONPES, para poder licitar ese CONPES a partir este, lo estructuramos este año para poder adjudicar y comenzar obras en el 2026. Señor, todos. Entonces ya, digamos se va a ver muchas más obras, en esta vía de la Lejía - Saravena, y la mayoría de inversiones, se van a hacer en el departamento de Norte Santander, que es donde se presenta, geológicamente, es la parte más inestable de esta vía. Entonces por eso, se va a centrar las inversiones más, en Norte de Santander, que en los otros departamentos.

Sí, claro, pero es donde más no, pero se necesita mantenimiento también, y rehabilitación, y atender algunos otros sitios críticos. Pero ese es el compromiso que nosotros tenemos, de parte del Gobierno nacional, para la comunidad de Saravena y la comunidad Lejía, y todos los municipios, de alrededor de estos 150 kilómetros de vía. Yo creo que, eso en términos generales lo que se tiene para esto, es lo más importante. Estamos estructurando, los montamos este año, la idea es poder adjudicar, sino alcanzamos al final de este año, poder al principio en enero, poder adjudicar estos procesos. Sí, señor, sí. Igual, son procesos que estamos estructurando, tanto Lejía - Saravena como Catatumbo, porque eran recursos, que pues, no pudimos hacer la intervención, la inversión este año, porque todos sabemos lo que pasó con la Corte, pero ya tenemos esos recursos que pidieron en el CONPES, y son recursos importantes, que nosotros nos comprometimos a intervenir; ya estamos, estructurando también. Digamos que, pronto estamos en el mes de noviembre, este mes de noviembre, ya sale la publicación de los pliegos de condiciones para licitar todo lo del Catatumbo y la Lejía - Saravena.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Ojalá, no dejen que liciten los mismos, porque ahí hay un problema, con ese contrato vigente; no sé, si legalmente, puedan, porque definitivamente, el malestar de las comunidades, frente a ese consorcio, ya, cada vez que uno va, cada vez que uno, recorre esa vía es mayor, o sea la gente, no soporta al consorcio. Yo no soy quién para decir, por qué no soy ingeniero, pero, obviamente que, no se ve el avance ministra, en pavimentación, y todos los años, con el mismo cuento y la estabilización; como le digo, en esas 2 curvas, es que deberíamos ir, director, sáquese 2 días y vamos, para que se dé cuenta, y le cuento, por qué yo, hice parte de la primera veeduría, la veeduría que nos mataron el presidente, el vicepresidente.

Entonces, estamos totalmente organizados, hay veedurías en el municipio de La Bateca, en el municipio de Toledo y la parte sur, que es en la parte de Cubará - Boyacá y Saravena -

Arauca, y que definitivamente, pues, vamos a estar muy pendientes, en la intervención; pero, el consorcio, ya no aguanta una revisión más. Ojalá legalmente, como ya hay un contrato, pues le den la posibilidad, que llegue por lo menos, una nueva empresa, un nuevo consorcio, y la gente tenga la posibilidad de tener una voz diferente, una alternativa diferente y no, seguir ahí, porque si se va. Ojalá podamos ir, es que, el problema es que siempre va, el único que va, es Valero, y ya la gente no le cree. ¿Qué van a decir?, lo mismo de siempre. Entonces, ya es hora, de que nosotros nos pongamos serios, y por lo menos lo invito, como le digo, vamos, si quiere, vamos, recorramos, hagamos el recorrido y se va a dar cuenta, de que primero, no van a cumplir los 4.5 km que tienen presupuestado este año. Yo lo recorrí en 2 tramos, y va muy lento el proceso, pero que estos, estos nuevos recursos, y le doy gracias al gobierno; Imelda, valió la pena tantas peleas, aquí mire. No hay victoria sin batalla, decía un pensador suyo. Entonces, aquí, hay que, tener en cuenta eso sobre todo, porque si hay un contrato con el mismo, a no volver a lo mismo.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Sería lo más sano, créanme que de verdad.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Y hay una vía, que se le está quedando, Ministro; Director, la vía Curos – Málaga.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

En eso tenemos, o sea en la vía, estamos haciendo la intervención, nos comprometimos este año, inicialmente eran 3 kilómetros, aparentar un kilómetro más, es que, como usted bien lo sabe, es otra vía, que geológicamente es muy inestable, muy parecida. Entonces se nos cayó un puente, nos tocó traer un puente metálico para dar vía, tenemos otro puente, que también lo hizo la Unidad de Gestión del Riesgo. Se cayó el puente, lo estamos reparando, pero también tenemos inversiones para el año entrante, quedaron 85.000 millones de pesos, para poder continuar con ese contrato. Es un contrato, que le hemos tratado de dar la vuelta, en atender menos sitios críticos, o poder dar transitabilidad; primero colocarlos en, cuáles son las prioridades, pero es que, de un momento a otro, con el invierno, aparecen otros puntos críticos.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Si, si, cada invierno trae su.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Trae su regalito, por decir, como hablamos nosotros coloquialmente. Entonces, sí, son vías que nosotros estamos muy pendientes, pero sí, hacemos el recorrido, me comprometo a hacer el recorrido, nos programamos y vamos. Y es importante, poder visitar esa vía, con eso.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Hagámosle director.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Listo, no. Comprometido. Respecto a Pamplona-Bucaramanga, nosotros recibimos esa vía el 11 de junio. Nosotros allá, estamos haciendo un mantenimiento rutinario. Respecto de los recursos, es una concesión que está en liquidación, todavía, creo, ya hablará la ANI al respecto, pero, nosotros estamos haciendo un mantenimiento rutinario en esa vía de Bucaramanga - Pamplona. Respecto, bueno, yo creo que ya Cúcuta, lo del Tarra - Convención - La Mata, ya hablamos del CONPES, que también está. De igual manera, son proyectos que estamos estructurando, y que prontamente van a salir a licitación, con él.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Hay uno en, ¿en ejecución cierto?, uno pequeño, la Mata – Convención. Porque lo que le insistimos a la ministra, era que iniciaran de La Mata, hacia Convención, porque había unos intereses ahí, medio oscuros, en que no se hiciera el tramo entre Convención - La Mata, para obligar al transporte, a que bajara a Aguachica. Eso sería, volver a hacernos un nudo en el zapato. Ya estando en Convención, hay que buscar estratégicamente. Las sociedades, después de la revolución industrial, se han desarrollado buscando puertos, y no es buscando. Nosotros, fuimos los únicos de los pocos países, donde nos inventamos la capital, a 3.000 metros en medio de 3 cordilleras. Y eso, se nos ha complicado el modelo de desarrollo, y eso no es culpa ni suya, ni mía, ni de nadie, así fue la historia. Pero los países que se han desarrollado más rápido, es porque tienen sus capitales y sus principales ciudades en puerto y nosotros estamos muy lejos, de puerto. Nosotros necesitamos, es conectarnos con el mundo; por eso es importante ésta transversal del Catatumbo, ministro. Por nuestra conexión, para poder sacar lo que producimos, ya no lo podemos hacer por Venezuela. Nos toca por allá.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta, preside la Comisión Tercera del Senado:**

Senador, le solicito que organicemos el debate porque nos están esperando en Plenaria.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Ha bueno.

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Esto, no, ese es un compromiso del Presidente. La Mata – Convención, convirtió un compromiso del Presidente, que, nosotros esperamos, sí o sí, cumplir, ya en los proyectos, están en estructuración, repito, y vamos a pronta licitación.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta preside la Comisión Tercera del Senado:**

¿Cuántos minutos necesita, director?

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Yo creo que con lo de Convención - La Mata, yo creo que, y con lo de Lejía, estamos.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano Comisión Tercera del Senado:**

Esa es la transversal, la troncal son 640.000. Incluidos los puentes?

**Doctor Jhon Jairo González Bernal Director de Invías:**

Sí, señor, sí, señor. Sí, o sea, meterle todo el corredor, incluidos los puentes. O sea, si intervenimos la troncal, es con todo, con puentes y todo, y la transversal, estamos hablando de la transversal. Respecto, yo creo que con eso quedamos ahí, con el tema.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta, preside la Comisión Tercera del Senado:**

Sí, vamos a darle la palabra al Vice de la ANI, el doctor Roberto Uparela, pero antes, aprovechar que está el director de la ANI aquí, que están todos ustedes. Yo, quería decir 3 cositas del departamento de Sucre: La ANI, instalará un peaje, es lo que entiendo, en la ruta al mar, a la altura de la variante de Coveñas. Esto, pues, obviamente ha generado muchas molestias de la comunidad, porque se había dicho, en un principio el gobierno se comprometió a quitar el peaje. Entonces, lo que hicieron fue reubicarlo, el peaje que estaba entre Tolú - Coveñas, la idea era, quitarlo y lo reubicaron. Por otro lado, está el tema del peaje de Las Flores en Corozal, que pasó ahora a manos del Invías, porque terminó la concesión. Aquí hay, unos tramos viales en mal estado, en 2 sitios que requieren atención urgente; quiero que quede aquí, como esta constancia, es un puente que se está cayendo en Sincelejo y en el pie de la Sierra donde hay una caída de rocas; y hay otro peaje, que es el peaje La Esperanza Tolú Viejo, donde la comunidad, los transportadores, han estado haciendo bloqueos y de hecho, tienen otro bloqueo el 11, o sea el otro martes, reclamando una tarifa diferencial, y, la rehabilitación de la vía Tolú Viejo - San Onofre, que hemos insistido mucho, se han hecho las visitas en Invías. Entonces aprovechar que están aquí, que viene el director de la ANI, para que anotemos esto, y aclaremos estos temas, gracias. Le damos el uso de la palabra al doctor Roberto Uparela.

**Doctor Roberto Gamaliel Uparela Brid VicePresidente Ejecutivo de la ANI:**

Muy buenos días, tardes ya. Un saludo muy especial a la Mesa Directiva, al equipo del sector transporte, de Hacienda. Bueno, digamos, el tema fundamental, luego de, he escuchado las diferentes intervenciones, pues tuve oportunidad con el

Senador Jairo Castellanos, hace tal vez unos 15 días, de conversar sobre el tema de la concesión Bucaramanga - Pamplona. Como bien lo dijo la Viceministra Liliana, para el gobierno también, fue desafortunado la decisión judicial, de dar por terminado de manera anticipada este contrato. Quedando por fuera la Unidad Funcional número 1, que era la variante de Floridablanca, que era el corazón del proyecto. Sin la Unidad Funcional número 1, el resto de las unidades funcionales, no tenían sentido porque no había manera siquiera, de financiarlas.

Yo estuve Senador, recorriendo, primero Cúcuta - Pamplona, que ha sido un proyecto, usted me lo reconoció, muy bien ejecutado. Con una infraestructura de primera calidad y que le ha generado, realmente al territorio unos valores agregados en comunicación, en economía, en turismo muy favorables. La intención con Bucaramanga - Pamplona, era exactamente lo mismo, porque además eran, conectantes. Desafortunadamente, como le expliqué, sucede esta situación judicial, en donde se configuran, elementos, digamos, suficientes, para que se configurara ya, a nivel contractual, la terminación anticipada de la concesión. Eso finalmente, pues, se llega a un acuerdo en el año 2024 con la concesión; en este momento, estamos en proceso de liquidación, ya se le hizo el pasado mes de junio, la reversión de la infraestructura al Instituto Nacional de Vías, como lo establecen este tipo de contratos.

Con respecto a los recursos, Senador, digamos que, a la Agencia Nacional de Infraestructura, le corresponde, digamos, con respecto a los recursos, que se encuentran hoy en fiducia, lo primero, es atender todos los gastos asociados a la liquidación del contrato. Estamos celebrando unas mesas de trabajo con el concesionario, para acercarnos a la cifra de la liquidación, ellos tienen una cifra, nosotros a través de la interventoría del proyecto, tenemos otra, y estamos afinando detalles, la idea es poder tener una liquidación bilateral, cuya primera fecha, está pactada para el mes de diciembre próximo. En las mesas de trabajo, hay acercamientos muy positivos, algunos temas por resolver, pero estamos en ese tránsito. Los recursos que resulten de excedentes de esa liquidación, nos corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, retornarnos al Tesoro Nacional.

Es un deber ser, es un deber ser de la naturaleza de estos contratos, nosotros, no podemos disponer de ningún recurso, que, pueda entenderse, que está de excedente o sobrante en una fiducia, podemos darle un uso distinto, al que, del Presupuesto General de la Nación, le fue asignado. En este caso, pues, efectivamente, estos recursos del Presupuesto de la Nación, entran al Fideicomiso con una destinación específica de este proyecto, al no haberse ejecutado el proyecto en su integralidad, hay que revertirlo, hay que, perdón, devolver esa plata necesariamente, al Tesoro Nacional. La razón fundamental, usted lo mencionó en su intervención, sin embargo, lo que



generalmente, lo que, principalmente, generó esta situación, fue la imposibilidad de la ejecución de la unidad funcional número 1, porque, a la luz de la licencia ambiental que amparaba la construcción de esta variante, se requería que el municipio de Floridablanca, permitiera la utilización de unas vías industriales como alternativas, mientras se construía la variante. Y no fue posible en los tiempos previstos, y esto llevó, pues, desafortunadamente, a que se declararan unos eventos eximentes de responsabilidad, que son unas figuras jurídicas dentro del contrato. Se superaron los tiempos, que contractualmente están establecidos para, que se superen, valga la redundancia, la motivación del evento eximente de responsabilidad, y eso contractualmente figura en una terminación anticipada.

Al señor David Pérez, con respecto a la vía al Llano, señor David, la ocurrencia del problema en el K-18, realmente fue hace un poco más de un mes, el 7 de septiembre, 2 de la mañana exactamente. Es muy cierto, lo tortuoso que se ha vuelto ese tránsito, afortunadamente, logramos en escasos 7 días, restablecer movilidad con restricciones. Logramos a la misma altura de Chipaque, del kilómetro 18, habilitar, poco más de 680 metros lineales de la vía nacional antigua, y nos ha permitido conectar y sacarle un poco el cuerpo al derrumbe, que no era un punto crítico que estuviese previsto. Allá hay condiciones geológicas, hay un movimiento de remoción en masas activo, que es permanente. Todo nuestro macizo montañoso, rocoso es joven, eso, en palabras de los especialistas, quiere decir, que es muy propenso a moverse. Aspiramos a que antes del 15 de noviembre tengamos habilitados, al menos un carril, ya de la vía nacional en el kilómetro 18 le estamos haciendo toda la apuesta, por poder habilitar 2 carriles, para poder conectar en doble sentido y no depender del bypass que tenemos en la vía antigua, que por sus características geométricas de ancho y de ángulos de curvatura, hacen que sea muy lento y tortuoso el paso, sobre todo de los vehículos de carga. Sin perder de vista que se tienen también, algunas alternativas, como es la transversal de Cusiana, y la transversal del Sisga, que son alternativas que hemos cambiado; iniciamos con un pare y siga en horarios, pasamos de 6 horas y 6 horas por sentido, a 4 horas y 2 horas, luego a 3 horas y 3 horas.

Y desde la semana de receso, ahorita del mes de octubre, cambiamos completamente a un sistema de cantidad de vehículos. Ya no estamos en tiempos, sino que le damos absoluta, prelación de tránsito a aquel sentido que tiene más vehículos, digamos en cola. Nos ha funcionado muchísimo mejor, que la medida de tiempo y ha sido realmente, digamos mucho más ágil la movilidad, sin perjuicio de que tenemos algunos momentos de pico, pero como le digo, estamos en coordinación con el Instituto Nacional de Vías y el concesionario; este trabaja

en la parte alta, en unas obras de drenaje, puesto que, este deslizamiento del K-18 obedece a una alta saturación que tenía el talud. Ya se hicieron unas obras de drenaje en la parte alta para, secar un poco más el talud, poder hacer algo de remoción de material; eso nos va a permitir, como le decía antes del 15 de noviembre, que ha sido un compromiso del gobierno, poder habilitar al menos un carril; la apuesta que sean 2 carriles de la vía nacional, mientras se ejecutan, los estudios y diseño definitivos, de la solución, que le dará la estabilidad al K-18.

Con respecto a los otros puntos críticos, digamos que es una situación, realmente compleja, que viene de muchos años atrás. Si, si se han hecho inversiones, digamos, en algunos puntos con ANI, Invías, hemos celebrado convenios, que se han atendido puntos críticos; con la Unidad Nacional de Riesgo, también, se han celebrado convenios, que han atendido otros; estamos en este momento, con lo del kilómetro 18 y por supuesto, el compromiso de los 100.000 millones de pesos en el presupuesto 2026, que serán, parte del presupuesto del Invías, para intervenir puntos críticos, sobre los que ya también, están claramente identificados y vamos a, darle prelación y prioridad con esos 100.000, más otros recursos que estamos buscando de excedentes en las concesiones, de poder atender esta situación. Quiero darle una claridad, aquí en este corredor, efectivamente, ha habido 2 concesiones: la primera de 1.994, que sí tuvo, recursos públicos, tuvo vigencias futuras. La segunda concesión, que viene del año 2.015, si es una iniciativa privada, que no tiene recursos públicos, y su financiamiento recae 100% en el recaudo de peajes. Desafortunadamente, como bien lo dijo la viceministra, no sólo esta concesión, sino que otras concesiones en el país, fueron adjudicadas, sin incluirles, muchos puntos críticos importantes; el caso de la vía al Llano, el caso de algunas concesiones en el departamento de Antioquia, particularmente, Pacífico 1, y así, podemos mencionar varias, en donde desafortunadamente, esta situación prevalece.

Y a la Senadora Karina, efectivamente, el 29 de abril de este año, se le hizo la reversión de la concesión Córdoba – Sucre, al Invías. Esta concesión, incluía 3 peajes: La Esperanza, Garzones y Las Flores. Garzones tenía, Garzones 1, Garzones 2. Garzones 1, estaba en un corredor del municipio de Montería, por tanto, es, del municipio de Montería, aunque, celebra un convenio que lo está operando Invías. El peaje Las Flores, entre Corozal y Sincelejo ya está, en poder del Invías y el peaje de La Esperanza, entre Sincelejo y Sampedra, igualmente.

¿Qué sucede con la concesión Antioquia-Bolívar y, particularmente, el peaje de La Caimanera? La situación que se presenta inicialmente, era porque el peaje de La Caimanera, estaba ubicado justo, en el cuadro corredor turístico. Entre Tolú, Coveñas

y San Antero, más exactamente, más cercano a Tolú, en la zona de los manglares; en la vía, la oposición fue principalmente, por supuesto, porque este peaje, a criterio de las comunidades del sector económico, pues, podía representar una limitante, y la propuesta, que se tiene hoy, que es la que hemos llevado y la que pedimos realmente apoyo, de las fuerzas departamentales y locales, con quien hemos tenido mesas de trabajo, es que, apoyen la reubicación del peaje de La Caimanera, por dos razones Senadora: el primero, al quererlo reubicar sobre la variante de Coveñas, no afecta, de ninguna manera, el corredor turístico, porque le queda absoluta libertad, para quien viene de Montería o quien viene de Sincelejo y quieren ingresar a cualquiera de estos tres municipios, San Antero, Tolú viejo, perdón, Tolú o Coveñas, puede perfectamente, coger una vía, que no le implique o que no le implicaría pagar este peaje.

Sin embargo, la no existencia de ese peaje, en la variante de Coveñas, sí implicaría, que principalmente el transporte de carga, que es el que más le aporta, afectación a las vías, pues se vea eximido de pagar el peaje, y por supuesto, se vea la limitación presupuestal para poder mantener este importante corredor. Ahí estamos, esta es una concesión Antioquia - Bolívar muy compleja, hoy el Estado, afronta con ella el tribunal, más oneroso, 4.3 billones de pesos. Allí, la oposición social ha sido muy fuerte, y, lograr la reubicación del peaje de La Caimanera, si bien, no resuelve de fondo, la situación financiera del proyecto, sí, alivia muchísimo, de cara a las pretensiones del concesionario, en su demanda al Estado. Yo creo que aquí, hay dos puntos fundamentales, sobre los que hemos atendido, las inquietudes de las comunidades y del sector comercial de este corredor. Primero, el peaje no está en el corredor turístico, y no tiene nadie, que quiera ir al corredor turístico, necesidad de pagar el peaje, en donde lo estamos proponiendo en este momento.

Sí, lo vemos importante insistir, porque el transporte de carga que no tiene por qué pasar por el corredor turístico, si pague, el peaje y pase efectivamente, por la Variante de Coveñas. Sobre el puente La Caimanera, me pareció que usted, mencionó también; ese puente, no hace parte de la concesión, sin embargo, pedimos desde la ANI al concesionario que hiciera los estudios y diseños a detalle, para dar una solución de fondo a ese punto, que claramente, conecta el corredor turístico entre Tolú y Coveñas. La semana antepasada, tuvimos oportunidad de irlo a socializar. Estuvimos en Tolú socializándolo, tuvo muy buena acogida. La tarea ahora y la invitación que le hicimos a los entes territoriales, es aunar esfuerzos para poder financiar la construcción de este puente.

También, adelantamos gestiones con la Unidad Nacional de Riesgo, para lograr un puente metálico de manera temporal, que pueda suplir, digamos la necesidad que hoy, el deterioro del puente existente, pues, claramente, representa

un riesgo. La Unidad Nacional de Riesgo hizo visita, a través de ingenieros militares, dieron concepto favorable, sin embargo, se nos metió esta ola invernal de mitad de año, y pues, hubo prelações a la hora de asignar los puentes, digamos, seguimos claramente en esa gestión. Otra situación del puente La Caimanera, no menos importante, que también, nos la manifestaron en la mesa, tenía que ver con, el desarrollo urbanístico, que se prevé alrededor de la Variante de Coveñas. Aquí me voy a atrever a decir algo, es, inevitable, siempre que estas vías nuevas se construyen y estas variantes, siempre la invitación que hacemos a los entes territoriales, es a que revisen sus planes de ordenamiento territorial y fomenten el desarrollo ordenado, a lado y lado de estas variantes. Aquí no vemos la excepción, y creemos firmemente que, el peaje no va a ser, obstáculo, para el desarrollo urbanístico a lado y lado de la variante, sí. Además, les llevamos una propuesta muy interesante de tarifas diferenciales, para los propietarios de predios anillos a determinadas distancias del peaje, para que, su actividad de movilidad diaria no se vea afectada por el peaje. Con esto termino, muchas gracias.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta preside la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias director, le damos el uso de la palabra, por un minuto al Senador Carlos Julio González.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Un minuto, la agonía se da a veces en 30 segundos. Yo, uno el esfuerzo del Presidente de la Comisión, el Senador Castellanos, sobre la vida de la soberanía, y por supuesto, creo que, el Gobierno nacional entiende, y así nos lo ha explicado la importancia, que tiene, resolver los asuntos que aquí, han sido tratados el día de hoy.

Yo quisiera, simplemente recordarles, y aprovechando viceministra su presencia, y que está aquí la institucionalidad, que cuando estamos hablando de la Orinoquía, hemos venido trabajando un proyecto, que es la transversal de la Orinoquía, la conexión Orinoquía Pacífico. Que presenta uno de los más, importantes retos y desafíos en la conexión de la Orinoquía, el centro y el pacífico, a la altura del departamento del Huila, la conexión Colombia, Huila - la Uribe, Meta. Es un tema, sobre el que hemos venido trabajando con el Gobierno nacional, lamentablemente, ahí lo tienen ustedes en la pantalla, está claramente definido, estábamos hablando, los avances que hay en el departamento del Meta, entre lo que es Villavicencio, Lejanías, Mesetas y obviamente, la Uribe; y lo que corresponde al paso complejo, por los temas ambientales, de Colombia, Huila a la Uribe Meta, en donde tenemos un cuello de botella, de tan sólo 11 kilómetros, que conectaría la Orinoquía con el centro y desde ahí ya

salimos fácilmente al Pacífico con esta vía que tiene estudios y diseños que atraviesa Florida y llega hasta el Valle, pero con la que ya, tenemos construida a través del departamento del Huila, que es la que conecta hacia el occidente con la Plata.

En el occidente del Huila y conecta con Popayán; una que ya existe, Totoró - Popayán y la otra, que hemos venido solicitando, le cuesta al director de la ANI, que hemos venido, perdón de Invías, que hemos venido solicitando los recursos, y es la conexión La Plata – Belén - Gallego, que ya tiene, en este momento en ejecución, la segunda fase y que tiene un CONPES para la tercera fase, pero que quedó, solamente con 5 mil millones de pesos, para la siguiente vigencia, lo que hace realmente difícil, la aplicabilidad de la continuidad de ese concepto, por lo menos en el tiempo, que necesitamos. Nosotros celebramos que sea así, pero seguimos insistiendo en la prioridad de esta vía, que es la tercera fase de conexión; eso es una vía nacional, que ha contado con recursos del departamento para su ejecución. La primera fase, la hice yo, siendo gobernador del Huila, con el concurso del Gobierno nacional y con la ANI, y concursamos en presupuestos compartidos, 10.000 millones 10.000, la segunda fase está haciendo ahora, y estamos buscando la tercera fase, por lo menos para llegar a Belén, una zona muy golpeada por el orden público.

Finalizó, recordando la importancia de esta vía; con la gobernadora del Meta y con el gobernador del Huila, hemos estado atentos para hacer la visita de campo correspondiente, ahí está también comprometida la ANLA, por los temas de los permisos ambientales, y obviamente, los temas de seguridad; es una vía compleja, eso lo entendemos, geoestratégicamente, la recuperación; y a propósito, y quiero decirle, al VicePresidente de la ANI, esta es una vía que, impediría o mejor colaboraría, para que la carga que sale desde la Orinoquía, hacia el Pacífico, el principal puerto de Colombia que es Buenaventura, no tenga que circular hacia Bogotá, sino salga directamente, en esa conexión, y termino diciendo: Senador Castellanos, Senadora y apreciada Senadora Karina, Senador Ramírez, esta es la vía del Libertador, esta era la auténtica vía del Libertador Simón Bolívar, esta era la vía por la que el Libertador, salía hacia el sur del continente. Es la vía lógica, lamentablemente hemos perdido 100 años, y termino, aparece en el primer plan de desarrollo de 1906 del departamento del Huila, y del Gobierno nacional, 1906; es cuando aparece por primera vez, mencionada esta vía. Logramos destrabarla en el año 2002, y se construyó con el Batallón de Ingenieros, unos primeros tramos, y logramos un acercamiento del Huila hacia el Meta y el Meta, con recursos propios, ha logrado avanzar. Esto complementa, esa conectividad,

Senador Castellanos, de la que usted está hablando, en zonas con muchas dificultades de orden público, de desarrollo; claramente potenciales desde el punto de vista agropecuario, y claramente con unos beneficios enormes, para el desarrollo del país. Muchas gracias.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver Vicepresidenta, preside la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias Senador Carlos Julio, para cerrar, le damos la palabra al Senador citante, Jairo Castellanos.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano:**

Gracias Presidenta. Pues, yo sí quedo satisfecho, no conforme. Porque entendemos que las luchas, han sido durante casi cuatro años. Nosotros hemos hecho parte, de todos los presupuestos como coordinadores, como ponentes y, ha sido una de nuestras luchas, muchas graves. Bienvenido, el Senador Juan Carlos Garcés. Y primero, fue una génesis de una pelea, ministra; lograrla meter en el Plan de Desarrollo, lograrlo priorizar; luego, en los bianuales, y tener la oportunidad de ver hoy, reflejados y comprometidos. Bienvenido, Senador Mauricio Gómez, comprendemos su larga agenda, candidatura, precandidato presidencial. Y vemos, como después de estos años de lucha, porque no es de hoy, director de Invías y ministra. Nosotros, en el caso personal llevo 21 años, desde que inicié muy pequeño, siendo el asesor jurídico de la veeduría de la vía de la Soberanía. Esto significa dar un salto, para nosotros importante, porque es prácticamente, 10 años en promedio; seguro que quedan faltando 2 billones, pero es, un buen inicio.

Es un buen inicio, porque definitivamente las comunidades exigen, se dan cuenta que, por medio, en la mitad de la vía la soberanía, corre a diario miles y billones de pesos, y que definitivamente, ni siquiera los voltean a mirar con la vía. Yo hubiese sido alcalde hace 20 años, no había dejado ni siquiera, extraer gas, ni petróleo hasta que no nos pavimentaran la vía. Porque ese es el derecho. Hoy ya, 30 años después, pues vemos 30, 40 años después, vemos como, nos tenemos que conformar con lo poquito, y eso gracias a que, estamos haciendo un sacrificio en un lado, para que se invierta en el otro. Pero yo entiendo, que es más importante buscar puerto, eso lo tengo supremamente claro.

Pero debo agradecer, debo agradecer porque definitivamente esta lucha, no solamente es de nosotros, de esta lucha han hecho parte las comunidades, Carlos Julio. Hay una red de veedurías, a lo largo de la vía la Soberanía, que se han puesto la camiseta, que han estado pendientes, y que seguramente, tienen que estar muy pendientes, porque la próxima inversión se



haga bien. Han estado pendientes las juntas de acción comunales, el gobernador de Arauca, el gobernador de norte, los alcaldes de Toledo, el alcalde de Labateca, muy pendiente; el alcalde de Saravena, supremamente comprometido, en este proyecto; y las comunidades en general. Ahora, la tarea es precisamente, estar vigilantes ustedes como Invías, con la interventoría, con la supervisión, de que las obras se hagan y no le sigamos botando pavimento a las montañas, sino a la vía. Esa es una preocupación, que tienen todas las comunidades, y que yo comparto. Entonces, mil y mil gracias por estos anuncios, por estas inversiones, bienvenidos a nuestros compañeros. Presidenta.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín  
preside la Comisión Tercera del Senado:**

La Presidenta está en el baño, Presidente, dirijo yo. ¿Quién más tiene el uso de la palabra? Señora Secretaria.

**Doctora Lucena González Quiroga  
Subsecretaria de la Comisión Tercera:**

Señor Presidente, estábamos cerrando el debate, porque ya la Plenaria, se encuentra sesionando.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín  
preside la Comisión Tercera del Senado:**

Se levanta la sesión y se convoca por Secretaría.

**Doctora Lucena González Quiroga  
Subsecretaria de la Comisión Tercera:**

Así se hará, señor Presidente. Convocaremos por Secretaría, de manera oportuna.

*JAIRO ALBERTO CASTELLANOS SERRANO*  
Presidente

*KARINA ESPINOSA OLIVER*  
Vicepresidente

*RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA*  
Secretario